



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 Ilques Barbosa Junior

SECRETARIA-GERAL DA MARINHA

Almirante de Esquadra Marcos Silva Rodrigues

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias

Departamento de História

Capitão de Mar e Guerra 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

NAVIGATOR	RIO DE JANEIRO	N.30 V.15	p. 160	2019
------------------	-----------------------	------------------	---------------	-------------

CONSELHO EDITORIAL

Anderson de Rieti Santa Clara dos Santos (DPHDM/UFF)
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)
Carlos Celestino Rios e Souza (UFPE)
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)
Leandro Domingues Duran (UFS/LAAA)
Marcos Guimarães Sanches (UNIRIO)
Maria Cristina Mineiro Scatamacchia (USP)
Miguel Dantas Cruz (ULisboa)
Rodrigo de Oliveira Torres (UDELAR)

INDEXADA POR / INDEXED BY

Latindex
www.latindex.unam.mx
REDIB
www.redib.org
CLASE
www.clase.unam.mx
Diadorim
<http://diadorim.ibict.br>
DOAJ
<http://doaj.org>

A *Revista Navigator*, a partir de 2009, passou a adotar o Acordo Ortográfico de 1990, com base no Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguesa, editado pela Academia Brasileira de Letras – Decretos nºs 6.583, 6.584 e 6.585, de 29 de setembro de 2008.

EQUIPE EDITORIAL

Editor

Dr. Sérgio Willian de C. Oliveira Filho

Organização do dossiê

Prof. Dr. Nuno Saldanha

Identidade Visual

Designer Gráfica Edna Costa

Editores Eletrônica

Designer Gráfica Célia Gutierrez

Designer Gráfica Simone Moretzsohn

Capa

Designer Gráfica Simone Moretzsohn

Revisão

Jornalista Jacir Roberto Guimarães

Jornalista Denise Koracakis

Terceiro-Sargento Raquel dos Santos Ramos

Web Designer

Designer Gráfica Célia Gutierrez

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

Web of Science
www.webofknowledge.com

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun.1985) – n.30 (dez. 2019)

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 CONSTRUÇÃO, DESIGN E ARQUITETURA NAVAL:
O NAVIO, O CONSTRUTOR, TEORIA E PRÁTICAS**
- 7 **Apresentação do Dossiê**
Nuno Saldanha
- 11 **Os meios navais ibéricos para a defesa do Atlântico (1580-1640)**
Iberian naval assets and the defence of the Atlantic (1580-1640)
Augusto António Alves Salgado
- 26 **Joaquim Vicente Foro, Mestre Construtor (Act. 1761-1796) - As Canoas Cobertas e a Corveta do Arsenal Real de Belém (Brasil)**
Joaquim Vicente Foro, Master shipbuilder (act. 1761-1796) - The Brazilian covered galiotes and the corvette of Belém's Royal Arsenal, (Brazil)
Nuno Saldanha
- 46 **As políticas de reaparelhamento naval da Marinha do Brasil, 1904-1945**
The Brazilian Navy naval refit policy, 1904-1945
Ludolf Waldmann Júnior
- 73 **A construção de um programa de construção: as motivações e os esforços que tornaram possível o surto de construção naval militar de 1936-46**
The building of a construction program: the motivations and efforts that made the 1936-46 military shipbuilding outbreak possible
Fernando Ribas De Martini
- 90 **“Fazer navio, e o melhor possível”: a sistematização da construção naval no Livro da Fabrica das Naus (c. 1580), de Fernando Oliveira**
“Fazer navio, e o melhor possível”: the systematization of shipbuilding in the Livro da Fabrica das Naus (c. 1580) by Fernando Oliveira
Amanda Cieslak Kapp
- 104 **Ships, technology and the birth of maritime thought: the epistemological influences on Mahan's first influence**
Navios, tecnologia e o nascimento do pensamento marítimo: as influências epistemológicas da obra “First Influence” de Mahan
Marcello José Gomes Loureiro, Bruno de Seixas Carvalho

ARTIGOS

119

As características locacionais da Zona Portuária da Ilha de Itamaracá (PE) colonial pelo olhar dos cronistas e viajantes

The locational characteristics of the port area of the Island of Itamaracá (PE) colonial by the look of chroniclers and travelers

Josué Lopes dos Santos

132

A queda de Colombo e o deslocamento do eixo português do Índico para o Atlântico, século XVII.

The fall of Colombo and the axis shift of Portuguese from the Indian Ocean to the Atlantic, 17th century

Érica Lôpo de Araújo

149

O Sextante de Horizonte Artificial de Gago Coutinho: A gênese Marítima da Navegação Aérea

Artificial Horizon Sextant from Gago Coutinho: Maritime origins from Air Navigation

António Costa Canas, Magda Ramires Marabujo, Teresa Sousa

156

O apoio das Forças Armadas na solidificação do regime varguista (1930-1937)

The support of the Armed Forces in the solidification of the Vargas regime (1930-1937)

Antonio Modesto dos Santos Júnior

RESENHA

166

“De rochedo a arquipélago: a emergência de São Pedro e São Paulo na pesquisa científica brasileira”

Daniel Martins Gusmão



A Nau *São Sebastião* em construção

Desenho de Armando Pacheco feito para ilustrar o livro “O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História” de Juvenal Greenhalgh, publicado em 1951. A construção da Nau *São Sebastião*, iniciada em 1764, constitui um marco simbólico do início das atividades de construção naval do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Sua construção se deu em uma carreira que localizava-se abaixo da ladeira que conduzia ao Mosteiro de São Bento, conforme se pode ver no desenho de Pacheco.

Apresentação

Com grata satisfação, a revista Navigator apresenta ao público seu 30º número, que traz o dossiê temático: “Construção, Design e Arquitetura Naval: o navio, o construtor, teoria e práticas”, organizado pelo Prof. Dr. Nuno Saldanha (IADE – Faculdade de Design, Tecnologia e Comunicação – Universidade Europeia/UNIDCOM/CHAM).

Composto por seis artigos, o presente dossiê traz relevantes abordagens e discussões sobre a história da construção naval, tendo por autores pesquisadores brasileiros e portugueses (Augusto António Alves Salgado, Nuno Saldanha, Ludolf Waldmann Júnior, Fernando Ribas de Martini, Amanda Cieslak Kapp, Marcello José Gomes Loureiro e Bruno de Seixas Carvalho) que exploram múltiplas facetas de tão instigante tema, ultrapassando fronteiras geográficas e interconectando culturas e espaços em suas discussões.

Na sequência ao Dossiê, temos uma variada e interessante Seção ‘Artigos’ - com quatro trabalhos de fluxo contínuo - que é aberto pelo texto de Josué Lopes dos Santos intitulado “As características locais da zona portuária da Ilha de Itamaracá (PE) colonial pelo olhar dos cronistas e viajantes” onde o autor discorre a respeito da dinâmica do porto da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVII a partir de relatos de cronistas e viajantes, tendo por mote aspectos relacionados à navegabilidade, questões bélicas e logísticas. Em seguida, no artigo “A queda de Colombo e o deslocamento do eixo português do Índico para o Atlântico, século XVII”, Érica Lôpo de Araújo aborda as disputas em torno da posse portuguesa da cidade de Colombo, na Ilha de Ceilão (atual Sri Lanka), focando os fatores que levaram à sua queda para os holandeses em 1656. O terceiro artigo, da lavra dos pesquisadores portugueses António Costa Canas, Magda Ramires Marabujo e Teresa Sousa, com o nome “O sextante de horizonte artificial de Gago Coutinho: a gênese marítima da navegação aérea”, analisa os métodos astronômicos de navegação, adaptados da navegação marítima empregados na primeira travessia aérea do Atlântico Sul realizada por Gago Coutinho e Sacadura Cabral no ano de 1922. Por fim, Antonio Modesto dos Santos Júnior discute em seu trabalho “O apoio das Forças Armadas na consolidação do regime varguista (1930-1937)” de que modo concatenaram-se os interesses de Getúlio Vargas com as demandas das Forças Armadas no período correspondente ao Governo Provisório (1930-1934) e ao Governo Constitucional (1934-1937).

Encerrando o 30º número da Navigator, trazemos uma resenha de Daniel Martins Gusmão sobre a obra “De rochedo a arquipélago: a emergência de São Pedro e São Paulo na pesquisa científica brasileira” de autoria do Prof. Dr. Raimundo Arrais.

Esperamos uma leitura bastante proveitosa a todos!

O EDITOR



Dossiê Construção, design e arquitetura naval: o navio, o construtor, teoria e práticas

Augusto António Alves Salgado

Nuno Saldanha

Ludolf Waldmann Júnior

Fernando Ribas De Martini

Amanda Cieslak Kapp

Marcello José Gomes Loureiro

Bruno de Seixas Carvalho

Apresentação do Dossiê

Nuno Saldanha

Docente do IADE – Faculdade de Design, Tecnologia e Comunicação/Universidade Europeia, Lisboa.
Investigador da UNIDCOM/IADE, e do CHAM/FCSH-UNL.

Em primeiro lugar, não podemos deixar de agradecer, ao Conselho Editorial da revista *Navigator*, e em especial ao seu editor, Sérgio Oliveira, a amabilidade do convite que nos foi endereçado para organizar este dossiê, e a confiança depositada perante tal responsabilidade, que muito nos honra, assim como aos colegas e amigos, que aceitaram o desafio de colaborar neste número.

A capacidade de transpor obstáculos naturais, desde simples cursos de água e rios, aos vastos oceanos, através de diversos tipos de embarcações, é uma das conquistas mais significativas da Civilização, talvez apenas equiparável, nos nossos dias, à exploração espacial.

Por meio de pequenos barcos ou grandes navios, pôde suprir várias necessidades, e cumprir distintos propósitos, individuais ou coletivos, alguns dos quais, essenciais à sua própria sobrevivência. Desde o simples *wanderlust*, à busca de alimentação, transporte de pessoas e bens, passando pelas trocas comerciais de médio e longo curso e, de âmbito supra-individual, aos objetivos político-militares, associados à expansão territorial, defesa e segurança.

Porém, um dos contributos mais extraordinários que a navegação internacional e intercontinental proporcionou, foi o contacto, à escala planetária, entre culturas, a permuta de produtos, tecnologias e ideias, que deram origem ao processo civilizacional da chamada globalização.

Sem esta capacidade de transpor rios e oceanos, o mundo seria certamente muito diferente daquilo que hoje conhecemos. E foi com os navios que se distinguiram muitos dos nomes da cultura e do imaginário universal, como Eriksson, Colombo, Vasco da Gama, Cabral, Magalhães, Cook, Darwin, Shackleton, Bartlett, ou Cousteau, entre tantos outros.

No entanto, permanecem ainda na sombra da História, os inúmeros construtores e arquitetos navais que, em grande parte, tornaram possível todos esses sucessos, através dos navios que desenharam ou construíram. Se Fernão de Magalhães é mundialmente conhe-

cido, mormente no ano em que se celebra o 5º centenário da Circum-Navegação, quantos conhecem o nome do construtor da nau *Vitória*, a única sobrevivente da frota, que resistiu a todas as dificuldades daquela extraordinária primeira volta ao mundo?

Um dos propósitos da História da Construção e Arquitetura Naval, é também o de dar voz a todos estes intervenientes, de quem ainda se conhece muito pouco, da vida, formação, ou grande parte da obra produzida. O estudo do trabalho desenvolvido pelos construtores possibilita, simultaneamente, quer o conhecimento do progresso do estatuto socioprofissional que se opera durante os séculos XVII e XVIII; os avanços formais, técnicos e científicos do navio; como uma compreensão mais adequada da evolução qualitativa das forças navais, estratégias e sua operacionalidade.

É ao construtor (mestre, arquiteto, engenheiro) naval, que compete a responsabilidade da qualidade dos navios, e o correspondente sucesso das frotas. Os estaleiros não deixam de se constituir em centros de experiência e inovação técnica da construção naval, tanto no tocante ao próprio navio, como ao desenvolvimento de equipamentos, estruturas e instrumentos usados no fabrico, lançamento, e manutenção dos mesmos. O aperfeiçoamento das práticas de construção naval, ao longo dos séculos, levou a que o seu desenho fosse o mais adequado, de acordo com cada aspeto e função específicos dos navios, tendo em conta as diversas condições naturais a que tinham de se sujeitar durante as viagens.

Não obstante a tendência para a uniformização generalizada da construção naval europeia, cada construtor acaba por desenvolver uma abordagem particular, no sentido de resolver os vários problemas colocados pelas exigências contraditórias que surgiam, durante a conceção e realização de uma máquina de guerra eficaz, e com boa performance.

Mas a História da Construção e Arquitetura Naval, não se reduz à pesquisa sobre os seus mestres e construtores. Estamos perante um assunto de grande complexidade pluridisciplinar, onde se cruzam os mais diversos aspetos— técnicos, científicos, sociais, políticos, artísticos ou económicos. Entre as diversas áreas de investigação, podemos referir o estudo dos navios (técnicas, materiais, modelos e tipologias); os estaleiros onde foram produzidos (estatais, companhias comerciais e particulares); a formação e o ensino (os tratados, as escolas e academias); bem como os aspetos relacionados com a globalização tecnológica e militar (estratégias, espionagem, mercados, captura de navios, intercâmbio, transmissão de mestres).

Não foi naturalmente o propósito deste dossiê, dada a vastidão do assunto, tratar de todos estes tópicos, mas sobretudo aqui apresentar um conjunto exemplificativo dessa mesma riqueza, reunindo alguns textos inéditos de vários investigadores, e que fosse suficientemente abrangente, no tocante ao âmbito cronológico e temático.

O dossiê abre com um estudo de Augusto Alves Salgado, Capitão de Mar e Guerra, docente da Escola Naval, investigador do Centro de Investigação Naval (CINAV-EN) e do Centro de História/Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, sobre os “Meios Navais Ibéricos para a defesa do Atlântico”, entre 1580 e 1640. Trata-se de uma análise de particular importância e interesse, dado abordar um dos períodos mais sensíveis e menos estudados da nossa historiografia, como é o da União das Coroas Ibéricas.

É sabido que, no tocante às forças terrestres, a ação dos terços de infantaria do exército espanhol, teve um papel de relevo na defesa (ou recuperação) dos antigos territórios portugueses, regularmente ameaçados pelas forças holandesas e inglesas.

O texto de Augusto Salgado realça a estreita cooperação entre as duas coroas, no domínio menos conhecido das forças navais, inclusivamente no tocante à defesa do próprio

Oriente. O seu artigo pretende demonstrar a interligação profunda que existiu entre a Coroa de Portugal e a de Castela, em especial após a célebre *Gran Armada*, ou “Invencível Armada”, bem como as alterações da estratégia naval, que oscilam da tradicional defensiva, para uma ofensiva. Igualmente relevante, é a nota sobre o recurso reiterado aos particulares, na compra ou fretamento de navios para suprir as necessidades da Armada.

A nossa escolha para integrar este dossiê, incidiu sobre Joaquim Vicente Foro (act. 1761-1796), um importante mestre e construtor do Arsenal de Belém. Embora pouco conhecido, a sua obra encontra-se excepcionalmente documentada iconograficamente. Para além do projeto das principais canoas cobertas do Pará, a partir de 1773, de especial importância, é o ter desenhado o “Plano de Navio” de uma corveta, em 1786, raríssimo e inédito testemunho da Arquitetura e Construção Naval luso-brasileira setecentista. Por outro lado, este texto constitui-se como uma continuação lógica do trabalho que publicámos recentemente, sobre o construtor Luís Isidoro de Gouveia, e a génese do Arsenal Real de Belém.

O século XX, encontra-se representado por um par de artigos de dois investigadores, sobre o aparelhamento, e a construção naval da Marinha do Brasil, na primeira metade da centúria.

Ludolf Waldmann Júnior, Doutor em Ciência Política (Universidade Federal de São Carlos), escreve sobre os diversos programas de reaparelhamento naval da Marinha brasileira entre 1904 e 1945, estabelecendo uma periodização arrazoada dos diferentes momentos. Após uma primeira fase de aprovação de programas ambiciosos, o cenário só parece ter mudado significativamente, entre 1930 e 1945, com a política da presidência de Getúlio Vargas. O autor fala-nos também dos jogos diplomáticos desenvolvidos durante os conflitos mundiais, da modernização efectivada com a Segunda Guerra Mundial, assim como da aliança, crescente cooperação, mas também dependência, dos Estados Unidos da América.

Por sua vez, Fernando Martini, Mestre em História Social (Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo), e doutorando em História Económica (USP), apresenta-nos um texto sobre as motivações, e os esforços, que tornaram possível o surto de construção Naval Militar, de 1936 a 1946, um dos períodos examinados no artigo anterior, e aqui desenvolvido. Neste caso, o autor propõe-se estabelecer uma periodização da História da Construção Naval brasileira, naquilo que designa como os “Quatro Surtos”, onde o período aqui tratado se insere. O artigo também busca interligar quatro elementos que dão conta da complexidade do tema, defendendo a impossibilidade de abordagens unívocas de aspetos da atividade. Os quatro elementos são assim: as relações internacionais, as necessidades militares, as necessidades de absorver tecnologias, e a economia.

A parte final do dossiê é constituída por textos que versam aspetos mais teóricos ou historiográficos da Arquitetura e História Naval, analisando dois autores bem distintos, o português Fernando de Oliveira, e o norte-americano Alfred Thayer Mahan.

O primeiro, de Amanda Cieslak Kapp, Doutora em História (Universidade Federal do Paraná), e professora no Unibrasil Centro Universitário, propõe-se estudar de que forma o conhecimento náutico, no que toca à Arquitetura Naval, foi sistematizado no *Livro da Fabrica das Naus*, de Fernando Oliveira, obra pioneira dos tratados de construção naval que sobreviveram até aos nossos dias. A autora pretende examinar como o tratado aliou premissas teóricas, às demandas utilitaristas e práticas dos estaleiros e ribeiras. Segundo ela, o tratado, resulta de um contexto de institucionalização das atividades e saberes relacionados à expansão marítima, assim como da formação humanista do autor, marcada pela retomada dos Clássicos, e pela valorização da experiência.

O texto final deste dossiê, intitulado “Navios, tecnologia e o nascimento do pensamento marítimo: as influências epistemológicas da obra de Mahan”, é da autoria de Marcello José Gomes Loureiro, Doutor em História e Civilização (École des Hautes Études en Sciences Sociales-Paris), Doutor em História Social (Universidade Federal do Rio de Janeiro) e Pós-doutor (Universidade Federal Fluminense); e de Bruno de Seixas Carvalho, especializado em Filosofia Contemporânea (Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro), e mestrando do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval.

O seu estudo incide sobre Alfred Thayer Mahan, um dos mais reputados teóricos da estratégia marítima e naval, e autor do famoso *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*, a mais conhecida das suas obras sobre História da Guerra Naval, que aqui é examinada. Apesar de Mahan não se ter debruçado propriamente sobre a Construção ou Arquitetura Naval, e conceba que novas tecnologias e a tática sejam coisas distintas, compreende que elas podem ter um efeito decisivo, tanto na alteração no desenrolar da batalha, como no seu resultado. De facto, táticas e tecnologia complementam-se mutuamente, e não há melhor período da história para estudar esta interligação, que a mudança do navio de vela para o navio a vapor, no século XIX.

Enquadrado no ambiente epistemológico norte-americano oitocentista, e numa abordagem “cientificista” da História, os autores deste artigo pretendem demonstrar em que medida a visão epistemológica de Mahan foi influenciada pela tecnologia.

Em jeito de balanço, cremos cumprido o propósito deste dossiê, na apresentação de um conjunto de textos inéditos de investigadores de ambos os lados do Atlântico que, embora não esgote a temática, é suficientemente exemplificativo da sua riqueza, e de modo abrangente, quer no tocante ao âmbito cronológico (do século XVI ao XX), como no temático (Construtores e Construção Naval, História e Teoria da Arquitetura Naval, Estratégia e Tecnologia Naval).

Os meios navais ibéricos para a defesa do Atlântico (1580-1640)*

Iberian naval assets and the defence of the Atlantic (1580-1640)

Augusto António Alves Salgado

Investigador do Centro de Investigação Naval da Escola Naval de Portugal (CINAV-EN) e do Centro de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

RESUMO

Embora pouco conhecida, uma das razões que levam Filipe II de Espanha a invadir Portugal é a necessidade em ter os galeões portugueses e toda a estrutura logística lusitana, fundamentais para tentar controlar o Atlântico. É com ambos estes elementos que a “guerra organizada”, ou seja, as grandes Armadas reais, chega a este amplo mar. No entanto, os acontecimentos vão trazer uma nova realidade, em que irá obrigar a uma estreita cooperação entre as duas coroas, inclusivamente para o próprio Oriente. Este artigo tenta mostrar essa interligação profunda que vai existir entre as Coroas de Portugal e a de Castela, em especial após a célebre Gran Armada, ou “Invencível Armada”.

PALAVRAS-CHAVE: Atlântico; Galeões; Defesa naval

ABSTRACT

Although little known, one of the reasons why Philip II of Spain invaded Portugal was the need to control the Portuguese galleons and the entire Portuguese naval logistic structure. Only with them, he could try to achieve control of the Atlantic. It is both these elements that the “organized war”, that is, the great royal Armadas, reached this vast sea. However, events will bring a new reality, which will require full cooperation between both crowns, including the Portuguese needs on the Far East. This article attempts to show that deep interconnection that will exist between the Crowns of Portugal and Castile, especially after the famous Gran Armada, or “Invincible Armada”.

KEYWORDS: Atlantic; Galleons; Naval Defence

O ATLÂNTICO EM GUERRA

Até 1580, a principal preocupação de Portugal era garantir a segurança dos navios de comércio nacionais que sulcavam as rotas atlânticas. Estes vinham do Oriente, África ou do Brasil com os porões carregados, e eram alvo de piratas e corsários, oriundos do Norte da Europa ou do Norte de África. Para tentar garantir esse objetivo, Portugal mantinha uma estratégia “Defensiva”, de acordo com a definição de Ian Gleete (GLEETE, 1993, pp.18-21), garantindo a segurança das suas linhas de comunicação marítimas, através das várias Esquadras, que patrulhavam a zona de modo a limitar as ações dos seus adversários.

Esta situação é alterada em 1580, quando Filipe II de Castela assume o trono lusitano, face à necessidade que este monarca tinha de manter o controlo sobre os Países Baixos,

*Artigo recebido em 26 de setembro de 2019 e aprovado para publicação em 1 de novembro de 2019.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 15, nº 30, p. 11-25 – 2019.

uma das mais difíceis heranças deixadas pelo seu pai, o Imperador Carlos V. Esta nova realidade política, aliada às tréguas que reinavam no Mediterrâneo entre Filipe II e os turcos, vão levar a que, durante o reinado deste monarca, os meios navais do Reino de Portugal se vejam obrigados a participar numa estratégia “Ofensiva”. A *Gran Armada* ou, como é habitualmente conhecida, a “*Invencível*” Armada, foi a primeira de uma série de Forças Navais que o monarca espanhol enviou para o Mar do Norte, e que vai terminar com o desembarque em Kinsale, em 1601, já no reinado do seu filho.



Figura 1 – O confronto entre o Mediterrâneo e o Atlântico em Lisboa. O momento em que as Esquadras de galés do Marquês de Santa Cruz entra no Porto de Lisboa, em 1580. À direita, os navios portugueses, quase todos galeões (Viso del Marques)

Foi esta dupla necessidade de meios de guerra, isto é, galeões, para o Atlântico e para as campanhas no Oriente, que levou a uma sobrecarga das capacidades navais da Coroa lusitana. Conforme vamos constatar mais à frente, os estaleiros portugueses deixaram de ser capazes de disponibilizar os meios navais suficientes, obrigando a Coroa a recorrer a outros expedientes (SALGADO, 2009). Para termos uma ideia desse esforço, só de Lisboa para o Oriente largaram, entre 1580 e 1640, cerca de 84 galeões, embora alguns efetuassem mais do que uma viagem (MATHEW, 1997, pp. 256ss).

Para tentar garantir uma resposta eficaz da parte da Coroa lusitana às novas

necessidades navais conjuntas, os monarcas castelhanos criaram um sistema de conselhos, de modo a poder “controlar” o sistema logístico naval português. O primeiro a ser criado, foi o Conselho de Portugal, logo em 1581 e, com objetivos políticos. A este seguiu-se, em 1591, o Conselho da Fazenda de Portugal, que controlava a estrutura dos Armazéns da Casa da Índia e do respetivo estaleiro de construção naval da Ribeira das Naus (STELLA, 2000, pp. 28s e 191-193).

Curiosamente e, apesar desse controlo, a situação dos estaleiros nacionais nunca foi famosa, ocorrendo o momento de inflexão efectivamente após 1588, mas

não, conforme refere a historiografia portuguesa tradicional portuguesa, devido à “Invencível” Armada. Nesse fracasso, apenas são perdidos três dos nove galeões portugueses que seguiram na Armada, razão pela qual em 1589, em Lisboa, apenas se encontravam duas naus e três galeões antigos, incluindo um galeão e as duas zavras que tinham participado na Campanha de Inglaterra. Para além dos navios mais antigos, também se encontravam no Tejo cinco dos seis novos galeões mandados construir ainda em 1588 (SALGADO, 2001, p.6) e que cujo aprontamento se encontrava em conclusão. Os restantes galeões sobreviventes de 1588 encontravam-se em diversos portos do Norte da Península Ibérica (SALGADO, 2004, p. 111).



Figura 2 – Apesar da superioridade dos navios redondos, num espaço fechado como a foz do Tejo, são as galés de Filipe II que levam a melhor. Nesta figura, podemos observar o Galeão *São Martinho*, futuro navio chefe da “Invencível” Armada, a render-se aos seus opositores (Viso del Marques)

Este conhecido episódio naval vai coincidir com um período de vários anos em que, na Carreira da Índia, ocorreram elevadas perdas de navios motivadas por vários naufrágios e situações anómalas (BOYAJIAN, 1993, p.24). Este período negro teve início em 1585 e foi particularmente grave entre 1591 e 1595 com perdas superiores aos 50% (GUINOTE, *et al*., 1998, pp.106-107). Estas duas situações – o maior empenhamento dos estaleiros da Ribeira das Naus em construir galeões e o aumento de perdas na Carreira da Índia –, em simultâneo, originam o que considero ser o início da decadência da Marinha da Coroa de Portugal.

Porque, quer queiramos ou não, há uma ligação estreita entre as duas realidades – a militar e a da Carreira da Índia. É que são os rendimentos da venda da pimenta que chega a Lisboa nos navios da Carreira da Índia que são utilizados como fonte de financiamento da defesa do reino. É por esta razão que o monarca precisa de garantir que todos os anos largam navios para a Índia e, conseqüentemente, todos os anos tem disponíveis verbas para gastar em questões de defesa. Sem essas verbas, não tem fundos para construir ou aprontar os meios navais.

É neste ambiente que se vê obrigado a permitir que os novos galeões que estavam a ser terminados em Lisboa, e que iriam ser utilizados nas Armadas reais, fossem “transferidos” para a Carreira da Índia e “transformados” em naus (SALGADO, 2001, p.14). Contudo, esta medida não resolveu todas as questões, pois agora não havia galeões para navegar nas Armadas reais e, em Castela não eram construídas naus com as características necessárias para realizar a longa viagem entre Portugal e a Índia. Neste impasse, a solução foi a de recorrer ao empréstimo ou compra de navios de guerra, ou seja, galeões, em Castela (SALGADO, 2003, pp.81-90 e 2001).

Entramos deste modo, num período completamente diferente daquele que ocorreu anteriormente. A partir deste momento, irá ocorrer uma ligação profunda e complexa entre as duas coroas, e que vai originar a criação de uma construção naval “ibérica”, pois os meios não só vão ter uma regulação comum, as célebres “Ordenanças”, como, também, os meios navais vão ser utilizados por ambas as coroas, conforme as necessidades e as disponibilidades.

No que se refere às Ordenanças, sabemos que o problema que estava a ser analisado, inclui, especificamente, também a Coroa de Portugal:

De más del provecho que será esta junta para la fábrica y fortificación que se ha de hacer servirá de dar la orden que se ha de tener en el arqueamiento y formar un codo general porque en Vizcaya y el Andalucía se arqueea de una manera y en Portugal de otra muy diferente y con esta junta quedara asentado de una vez el modo de fabricar y arrear y el codo uno con que se han de medir en todos los reinos de VMd.

Em termos das necessidades de ambas as coroas, iremos analisar em seguida.

UMA NOVA REALIDADE IBÉRICA

Esta nova realidade vai ser despoletada logo em 1592, quando apenas chega da Índia uma única nau (BOYAJIAN, 1993, p. 248). Terá sido esta situação a levar à criação do Tribunal do Consulado de Lisboa, mas também no Oriente. Apesar da designação, tratava-se de uma estrutura que iria obter e gerir uma nova verba, obtida através da introdução de uma nova taxa de três por cento sobre as mercadorias que entravam e saíam do reino. Esta nova taxa ou imposto, criada a 28 de novembro de 1592, por Alvará (BOUZA ALVAREZ, 2000, p. 139), tinha como objetivo principal o de sustentar a Armada da Costa (MATOS, 1931, p. 8)

e, também, a Armada das Ilhas (SERRÃO, 1998, p. 312). Contudo, por vezes, também era utilizada no aprontamento de outras Forças Navais, como as decorrentes da necessidade de perseguir corsários na costa da Guiné. Este imposto é cobrado pela primeira vez logo em 1593, em quase todos os portos principais do continente, a todos aqueles que andavam no mar, naturais e estrangeiros (SILVA, 2000, p. 224). Para além das verbas recolhidas através desta taxa, a fazenda real também contribuía anualmente para o fim proposto com 20.000 cruzados (CAEIRO, 1961, p. 115).

É dentro desta nova realidade que, a 4 de janeiro de 1594, foi proposto ao monarca castelhano que Portugal optasse por uma “estratégia ofensiva” no Atlântico (GLETE, 1993, pp. 18-21), o que, teoricamente, implicaria navios de guerra maiores. Nesse sentido, é proposto que os “galeões grandes e inúteis que só serviam para as Armadas de conquista de um reino” fossem utilizados na Carreira da Índia, e que fossem construídos navios de 250 a 300 toneladas, capazes de guardar as costas. Ainda neste âmbito, e também nesse mês de janeiro de 1594, é apresentado ao monarca um orçamento para uma Armada de oito velas ligeiras, incluindo dois galeões de 300/350 toneladas, quatro de 200/250 toneladas e duas zavras de 80 toneladas. Esta intenção não terá sido bem recebida em Portugal, pois só quase um ano depois é enviada ao monarca uma contraproposta, ligeiramente diferente e com menor número de velas, num total de 600 toneladas. Esta redução do número de meios navais prendia-se, mais uma vez, com a falta de verbas. Falta essa mais uma vez motivada pela chegada a Lisboa de poucas naus da Índia, pois em 1594 e em 1597, por exemplo, apenas chega uma única (BOYAJIAN, 1993, p. 249). Tudo isto vai também afetar o aprontamento das próprias naus da Carreira da Índia.

Em 1595, e utilizando verbas disponibilizadas pelo Consulado e pela própria Coroa, foi dado início à construção de quatro novos navios, da nova traça, mas todos muito veleiros e eficazes. Parte dos navios foi construída no Porto tendo, inclusivamente, sido sugerido que fossem terminados nessa cidade, de modo a evitar as despesas com o seu transporte para Lisboa. Contudo, mesmo com estas propostas, e apesar do próprio Conde de Portalegre ter assumido pessoalmente as “coisas da Armada do Consulado” (SILVA, 2000, pp. 401-405), em janeiro do ano seguinte, nem todos os navios já se encontravam prontos, mesmo depois do próprio governador ter emprestado do seu dinheiro para que fosse terminada a construção dos novos navios.

Contudo, e pela primeira vez, no ano de 1598, os navios da Carreira da Índia não conseguem sair de Lisboa devido à presença de corsários ingleses ao largo (A. G., 1991, p.139). É neste momento que ocorre o segundo momento fulcral para a Armada de Portugal, em que a conjugação da falta de navios e as novas necessidades para o Oriente fazem com que, a partir desta data e para a historiografia naval portuguesa, nunca mais as Esquadras de Castela incluam forças separadas da Coroa de Portugal, passando a incluir apenas navios isolados.

A falta de navios era tão grave que, em 1599, o rei permitiu que as autoridades portuguesas escolhessem seis dos galeões que tinham sido construídos entre 1598-99 na Biscaia e na Guipúscoa, para irem à Índia. Essa aquisição tornou-se possível porque o ano de 1598 e, depois o ano de 1600, foram dos anos que mais rendimentos trouxeram para a Casa da Índia e, subsequentemente, foi obtido um maior valor na verba do Consulado (BOYAJIAN, 1993, p. 250).

No entanto, em 13 de fevereiro 1602, são suprimidos o tribunal e o juízo do Consulado, que tinham a função de su-

pervisionar a regularidade a aplicação das verbas do Consulado e garantir que as verbas eram devidamente aplicadas. O fim deste controlo nacional sobre o destino dessas verbas, provocou uma nova revolta nos portugueses, pois estes viam os seus navios a apodrecer lentamente no Tejo (SILVA, 1871, pp. 63-64).

Coincidindo com esta alteração, o aprontamento das Forças Navais do monarca, incluindo as portuguesas, passou a seguir uma nova modalidade. A partir de agora, e sempre que possível, o aprontamento inicial, e mais tarde, também a construção dos navios, passou a ser da responsabilidade de particulares, sob contratos de arrendamento. Embora em Portugal não houvesse a tradição nesta área, ao contrário com o que ocorria no Norte da Península Ibérica, vão surgir vários portugueses envolvidos nessas atividades, mesmo no aprontamento dos navios de Coroa de Castela.

A primeira situação surge logo em 1603, quando um homem de negócios português, João Nunes de Correia, se comprometeu a armar a Esquadra da Guarda da Carreira das Índias e, dois anos depois, a construir dez galeões novos. Este indivíduo também irá obter o contrato de construção de quatro novos galeões, a construir em Ribadeo, entre 1606 e 1610, para a Armada da Galiza (SAAVEDRA VÁZQUEZ, 2006, p. 67).

No ano seguinte, em 1604, a entretanto criada Junta de Fábricas elabora quatro contratos com os súbditos portugueses Manuel Gomes Acosta, Fernando Dias de Silva e João de Lisboa para o abastecimento da gente de mar e guerra que navegasse nas Esquadras de Castela e Biscaia, bem como para a Esquadra que servisse nas Ilhas da Terceira e Madeira. Estes elementos são também contratados para a construção de 13 navios para a Esquadra de Portugal – um de 500, dois de 400, dois de 300, quatro de 200, dois patachos de 100 e duas galizabras de 50 toneladas.

Contudo, nos anos seguintes, atrasos no fornecimento desses navios levam a que a Coroa de Portugal tenha novamente falta de meios navais. No entanto, esta Junta estava convencida que em 1606, com os 13 galeões que o monarca tinha mandado Manuel Gomes de Costa (ou Acosta) construir em Quatro Villas e no senhorio da Biscaia, seria mais fácil à Coroa de Portugal cumprir com as suas obrigações navais. As capacidades navais de Portugal encontravam-se efetivamente tão debilitadas, que os navios da Carreira da Índia voltaram a não conseguir largar de Lisboa devido à presença de várias forças de corsários, nomeadamente francesas, ao largo das costas peninsulares. Neste ano, acabam por não largar de Lisboa os dez galeões construídos na Biscaia e os dois galeões portugueses, que estavam previstos seguir para o Oriente.

O ano de 1607 é marcado pela decisão do Conselho de Guerra de que a *Armada del Mar Oceano* passasse a contar com 40 navios, divididos em três Esquadras. Uma iria ter como base os portos do Norte de Espanha e teria como missão patrulhar até ao Canal da Mancha; uma outra, sediada em Cádiz, iria patrulhar o Estreito de Gibraltar e a terceira seria baseada em Lisboa. Esta última Força Naval seria o núcleo central dessa Armada e iria patrulhar o espaço entre a Península Ibérica e os Açores (PHILLIPS, 1991, pp. 34 e 170). Para a primeira Armada desta nova “modalidade”, a escassez de meios navais foi de tal ordem que obrigou à utilização de navios mercantes “militarizados”, apesar de terem sido construídos cinco novos navios por contrato para a Coroa de Portugal para defender a sua costa (THOMPSON, 1981, pp. 238).

Já com o objetivo de reforçar o Oriente, a Coroa de Portugal efetua a compra de 12 galeões na Alemanha que, no ano seguinte, e num esforço nunca mais igualado, largam para a Índia, integrando uma das

mais fortes Forças Navais para lá enviadas desde sempre, contabilizando, no total, dez galeões, cinco naus, duas urcas, um patacho e uma caravela (A.G., 1991, pp. 146-7). Desconhecemos completamente quais as características destes navios.

Estas múltiplas necessidades de navios no Atlântico e no Oriente provocaram, naturalmente, uma enorme sobrecarga em todo o sistema de construção naval da Coroa de Portugal. Apesar de, em 1609, existirem em Portugal um total de 269 navios, incluindo doze galeões de 800 toneladas (MAURO, 1997, p. 199), poucos seriam da Coroa de Portugal.

As tréguas assinadas nesse mesmo ano com os Países Baixos levaram a uma falsa sensação de segurança, que provocou uma decadência dos meios navais portugueses e, também, de Castela. No entanto, os bons resultados conseguidos com o Consulado entre 1608 e 1610 (MAURO, 1997, p. 202), foram utilizados para a construção de novos galeões para a Coroa de Portugal, muito provavelmente a pensar no Oriente.

Contudo, em 1614 a situação era novamente muito complicada, levando o Conselho de Portugal a solicitar ao monarca que fossem emprestados seis dos galeões da *Armada del Mar Oceano*, que se encontravam em Lisboa. O plano era enviar estes navios à Mina. A proposta apresentada refere que esta força seria colocada sob o comando de um fidalgo português de valor e confiança, e explica que esta nova necessidade se devia ao facto dos galeões que se encontravam em construção para a Armada da Coroa de Portugal ainda não se encontrarem concluídos. Também neste caso, não sabemos se esta força chegou a fazer-se ao mar.

A situação volta a repetir-se em 1616, obrigando o Conselho de Portugal a solicitar o empréstimo de mais galeões de Castela, desta vez para seguirem para a Índia.

Importa referir que, independentemente da proveniência dos navios a serem utilizados pela Armada da Coroa de Portugal, o aprontamento dos navios a serem cedidos não acarretava quaisquer despesas para Castela porque estas iriam correr a cargo do Consulado.

Contudo, em face das dificuldades financeiras que se mantinham em 1618, o Governador do Brasil, D. Luís de Sousa, por proposta do monarca, sugere aos comerciantes a criação de um novo imposto, de quatro vinténs por caixa de açúcar, com o objetivo de custear uma força de quatro galeões destinada a proteger os navios mercantes ao largo da costa do Brasil e, também, na navegação entre Portugal e Brasil (COSTA, 2002, p.213). Se esta proposta inicial foi inviabilizada pelos próprios comerciantes, dois anos depois foram estes que apresentaram um novo projeto para a escolta dos navios que regressavam do Brasil. Desta vez, seriam armados 12 navios de 250 toneladas cada, divididos em duas forças, uma para escoltar as Armadas que saíam de Lisboa e outra do Brasil. Agora, foi o próprio Conselho da Fazenda que inviabilizou a proposta por considerar que sendo as naus de maior parte, normalmente as 250 e as 300 toneladas, estas providenciavam uma autoproteção suficiente (COSTA, 2002, p. 214).

É neste enquadramento geral que, ainda em 1620, o Vice-Rei de Portugal, o Marquês de Alenquer, informa o monarca sobre a celebração do contrato de construção de quatro novos galeões para a Armada de Portugal, de 150 a 200 toneladas, com Cristóvão Machado, natural de Peniche. Este contrato, que tinha sido ordenado pelo monarca, foi elaborado através da consignação das sisas aplicadas à Armada. O Conselho da Fazenda tentou, posteriormente, alterar o contrato para que fossem construídos navios maiores, contudo esta alteração não foi aceite por

Cristóvão Machado. A construção dos galeões decorreu no Porto, tendo o contratador comprometendo-se a entregar dois até ao verão e os outros dois só no ano seguinte. Para verificar se os navios estavam a ser construídos de acordo com as instruções régias, foi nomeado o conhecido Almirante, D. António de Ataíde.

Porém, como o reino necessitava de navios para o imediato, foi efetuado o levantamento dos navios, preferencialmente de construção biscaína, existentes nos portos espanhóis da Andaluzia e da Biscaia, mas, também no Porto e em Aveiro. O propósito deste levantamento era a necessidade de serem utilizados numa Armada de socorro para a Índia e, para a Armada da Costa, a cargo de D. António de Ataíde, que seria composta por 12 navios.

Ainda antes do final de 1620, o monarca, após consultar o Conselho de Guerra, decidiu “fundir” a *Armada da Coroa de Portugal* com a *Armada del Mar Oceano*, para melhor poder cumprir com as suas funções de garantir a segurança das Armadas das Índias Orientais e Ocidentais. Por ter sido uma medida temporária, ou por não ter obtido os resultados esperados, no ano seguinte, as *Armadas del Mar Oceano* e a de Portugal, voltaram a operar de novo de forma independente.

Em 1623, e tendo largado para a Índia outros três galeões, Portugal viu-se de novo forçado a pedir mais quatro galeões à Coroa de Castela, para reforçar os seis que possuía e que constituíam a Armada das Ilhas. Esses pedidos elaborados pelo Conselho de Portugal tiveram um parecer favorável da Junta das Armadas, propondo esta que fossem retirados dois galeões da *Armada del Mar Oceano* e dois da *Armada do Estreito*, abastecidos para três meses, desde que a Armada portuguesa também protegesse os galeões da prata. Esta aparente facilidade de Castela em ceder navios a Portugal deveu-se ao facto de, nesse ano de 1623, a

Junta das Armadas considerar que havia navios em “excesso” no reino, embora dos 70 novos navios planeados e construídos entre 1617 e 1623, apenas seis fossem da coroa (THOMPSON, 1981, pp. 242-245).

Em 1623, e para além da Força Naval para proteger o regresso dos navios das conquistas, o Conde de Portalegre tinha, ainda, a seu cargo o aprontamento de uma Esquadra de socorro para a Índia, que devia largar no ano seguinte. Neste sentido, propôs que fossem comprados mais quatro dos galeões que estavam a ser construídos sob contrato na Província da Guipúscoa, para uma Armada de oito galeões e dois patachos, e que estavam previstos integrar a *Armada del Mar Oceano*. Contudo, o facto de os navios estarem a ser construídos sob contrato obrigava a que a compra tivesse a aprovação prévia do Conselho de Guerra.

Desta vez, a pretensão da Coroa de Portugal teve a oposição da Junta das Armadas que, apesar de compreender os interesses dos contratadores em vender os navios, estes, para além de estarem a ser construídos sob contrato real, também estavam a ser construídos para a guerra e não para o comércio. Em alternativa, sugere que, se Portugal precisava de quatro ou seis galeões, que os comprasse no porto de Pasage, onde se encontravam nove ou dez galeões particulares, de 550 a 600 toneladas, construídos segundo as novas ordenanças de 1618, e que seriam mais apropriados para irem à Índia. Não sabemos qual foi a solução que o monarca autorizou, mas, em 1624, largaram de Lisboa para o Oriente seis galeões (A. G., 1991, pp. 153-4), sendo a maioria, muito provavelmente, de construção castelhana.

Nos finais de 1624, e após a captura da Bahía pelos rebeldes holandeses, começa a preparar-se uma expedição naval com a missão de expulsar os invasores. Nessa força estaria incluída a Armada de Portugal, que deveria incluir dois galeões que

estavam a ser construídos no Porto. Estes dois galeões faziam parte de um contrato estabelecido entre o Conselho da Fazenda e Baltazar da Maia e Fernão da Luz, e teriam uma quilha de 17 *rumos* e 500 a 540 toneladas. Para além destes galeões, o contrato também previa a construção de dois navios menores, de 12 *rumos* e 150 toneladas (MAURO, 1997, p. 78).

No ano seguinte ao envio da força de 1625 com destino ao Brasil, e com o objetivo de restituir a Força Naval portuguesa, foi elaborado um estudo e respetiva consulta, que propunha a formação de uma Armada de dez navios para defender os navios que vinham do Brasil. No seguimento deste processo é efetuado um contrato com dois nobres catalães, Sebastião e Nicolao Judici, para a construção de oito galeões (dois de 500, dois de 400 e dois de 250 toneladas) e um patacho de 100 toneladas, à razão de 16 pessoas por cada 100 toneladas, entre oficiais, marinheiros, artilheiros e grumetes. Todo este esforço de recuperação da Marinha portuguesa sofre, nos inícios de 1627, um duro revés quando ocorre uma das maiores tragédias da Armada de Portugal, com o naufrágio, em terras francesas, de cinco galeões, alguns dos quais tinham participado na expedição de 1625 ao Brasil e de duas naus da Índia.

Este episódio fez com que os Conselhos de Guerra e o de Portugal consultassem a Junta das Armadas sobre a necessidade da *Armada del Mar Oceano* patrulhar as costas de Portugal, pois Portugal não dispunha de navios para formar qualquer Armada. Resolvido o problema para o imediato, são elaborados, ainda em 1627, dois orçamentos para tentar fazer em face da situação: um previa a compra de 12 galeões de 550 toneladas, a ser efetuada em portos da Biscaia e a preços locais. O outro previa a construção de quatro naus da Índia de 20 *rumos* e com três cobertas, para além da construção de outros nove galeões.

Contudo, a Coroa voltava a debater-se com grandes dificuldades para conseguir concretizar as propostas, pois a Ribeira das Naus e os Armazéns Reais estavam num estado lastimoso, sem materiais para apetrechar os navios. Em face da gravidade da situação, os ministros da Coroa de Portugal chegam mesmo a pedir uma licença especial ao monarca para que, em 1628, fossem importados mastros diretamente da Holanda.

No entanto, não estando nesse ano ainda construídos e, subseqüentemente, adquiridos os 12 galeões previstos para patrulhar a costa de Portugal, a Junta das Armadas concordou em ceder outros três ou quatro navios da *Armada del Mar Oceano*, e não apenas os dois que inicialmente tinham sido propostos e cujo aprontamento tinha sido iniciado logo em 1627. Deste modo, a Armada de Portugal contou com cinco galeões do rei e quatro particulares, cujo apetrechamento correu por conta da Coroa de Portugal.

As continuadas investidas holandesas no Atlântico, em particular ao Brasil, fizeram com que o Conselho da Fazenda e o do Estado, emitisse pareceres ao monarca, propondo a criação de uma Força Naval para proteger a navegação com o Brasil. Esta situação tornou-se mais premente após a captura pelos holandeses de toda a frota da prata, em 1628, na Baía de Matanzas, que provocou não só escassez de fundos, mas também de navios (DÍAZ GONZÁLEZ, 1996, pp. 82-85). No ano seguinte, em 1629, em face da necessidade geral de navios, também em Portugal, é sugerida a criação de uma força que seria custeada pela taxa do Consulado. A nova Força Naval seria composta por duas Esquadras. Uma de quatro galeões de 600 toneladas, com 24 peças cada um (oito de bronze de 35 quintais e dezesseis de ferro de 25 quintais) para a Baía de Todos os Santos. A outra, para Pernambuco, com oito naus de apenas 300 toneladas, devido

a limitações da barra, com 18 peças cada (seis de bronze de 25 quintais e doze de ferro de 20 quintais). Os galeões seriam guarnecidos com 150 homens (100 soldados e 50 gente de mar) e as naus com 100 homens, a ser providenciados pelo monarca. O sistema de funcionamento desta força da Coroa de Portugal tinha a particularidade de ser, em tudo, semelhante ao sistema espanhol, pois estes navios, para além de protegerem os navios mercantes que integrariam o comboio, também transportariam carga. Na proposta, é também pedida a criação de uma casa da Contratação, baseada no modelo existente em Sevilha. Ao que se sabe, nunca chegou a ser posta em prática.

O agravamento da situação no Oriente voltou a criar a necessidade de enviar mais galeões para apoiar a defesa do Índico, obrigando ao envio de um representante português ao norte da península, mais concretamente a San Sebastian, para tentar comprar galeões de 500 a 600 toneladas portuguesas. Contrariamente aos procedimentos habituais, esses navios foram comprados com verbas de Castela, disponibilizadas pelo próprio monarca, e custaram 500.000 cruzados (BOYAJIAN, 1993, p. 195). Estes navios seguiram para o Oriente juntamente com outros seis galeões, também adquiridos em Espanha, e com três naus, em abril de 1629 (A.G., 1991, p. 156).

Também, toda esta situação leva a que, antes do final do ano, um tal Pascoal Bravo se propusesse construir dois novos galeões para escoltar os navios da carreira do Brasil. Como habitual, o monarca solicitou que a sua estrutura administrativa o informasse sobre a proposta (STELLA, 2000, p. 208), mas desconhecemos o resultado desta consulta.

A tomada de Pernambuco pelos rebeldes holandeses, em 1630, e subseqüente determinação régia, vinculada pelo

Conselho de Portugal, de que a Coroa de Portugal tinha que aprestar uma Armada para ir socorrer o Brasil, agudizou ainda mais a falta de navios. Portugal foi, então, autorizado a comprar mais galeões nos portos do Norte da Península Ibérica, tendo a Junta das Armadas, inclusivamente, nomeado um oficial castelhano para auxiliar os enviados de Portugal nessa tarefa. As instruções do Capitão Domingos Gil da Fonseca, que foi enviado para realizar a compra, e que chegaram até nós, fornecem-nos pistas muito interessantes sobre o negócio que o capitão devia efetuar. Assim, os navios deviam ter entre as 500 e as 600 toneladas portuguesas e, naturalmente, deveria procurar adquiri-los pelo preço mais baixo possível, espaçando o pagamento no maior prazo de tempo possível. Deveriam chegar a Lisboa já todos equipados e prontos para servir nas Armadas, com duas equiparações de velas, uma montada e outra sobressalente. Cada um deveria também vir com 50 peças, já montadas nos respetivos reparos. Para além dos navios e seus apetrechos, a sua missão incluía também a compra de 1.000 mosquetes, 50 peças de artilharia de ferro, de dez libras de bala, e nunca inferior às oito libras, 5.000 pelouros redondos de calibre 10 e 2.000 de calibre 16. Juntamente com esses meios, também deviam ser adquiridos 50 remos de faia para faluas de 30 palmos. Na compra dos galeões, terão sido gastos pelo menos 10.000 cruzados. Um tal Rui Correia Lucas também terá tido uma missão semelhante, tendo adquirido igualmente um número não determinado de galeões e de outros apetrechos.

Em 1631, possivelmente para permitir suprir as necessidades imediatas, foram pedidos mais três galeões, por empréstimo, à Coroa de Castela. Destes, possivelmente um integrou a Armada das Ilhas desse ano, que foi composta por um único galeão e seis urcas.

Entretanto, as constantes necessidades de defesa dos seus interesses e a permanente falta de meios navais leva a que, em maio de 1631, o monarca decidisse que a Coroa de Portugal devia ter uma Armada própria composta por 50 navios, cujo financiamento seria feito através de um empréstimo pedido a “homens de cabedal e fazenda” portugueses, para além de contribuições de alguns municípios, nomeadamente o de Lisboa (MATOS, 1931, pp.11-12 e GUEDES, 1990, p.139). Essa Esquadra seria composta por 12 galeões de 500 toneladas, 12 navios de 300 e seis patachos de 140, num total de 10.440 toneladas, equipados por 3.380 homens de guerra e 2.080 marinheiros (MAURO, 1997, p. 68). Em média, os navios deviam levar 26 homens de guerra e 16 de mar, por cada 100 toneladas, exceto a capitânia, de 1.000 toneladas, com 400 homens de guerra e a almiranta, de 700 toneladas, com 245 (MATOS, 1931, p. 12). Desses 30 galeões, 18 iriam ter como missão proteger a rota com o Brasil e tinham sido encomendados, pelo monarca, à Ribeira do Ouro, variando o seu porte entre as 500 e as 600 toneladas.

Para financiar todo este esforço, o monarca determina a 19 de Outubro de 1632 que cada uma das Coroas deveria contribuir com uma quantia de 10 milhões de reais, ficando a Junta das Armadas responsável pela parte de Castela. Nada é mencionado relativamente à Coroa lusitana. Perante este cenário, e numa tentativa de diminuir o envio de mais galeões para o Oriente, em face da sua crescente necessidade no Atlântico, o monarca terá ordenado ao vice-rei da Índia que fossem construídos mais galeões na Índia. Esta orientação terá sido cumprida, pois, logo em janeiro de 1633, o monarca aprova e agradece ao vice-rei a resolução que teve em mandar fazer na Ribeira de Goa dois galeões de grande porte, devidamente

guarnecidos e artilhados, e ordena que a sua construção e outras despesas sejam pagas com o “dinheiro do socorro”.

Nessa mesma altura dá também instruções para que o vice-rei continue a fazer todo o possível por construir outros galeões do porte que for mais conveniente e úteis para expulsar os inimigos europeus. Essas instruções foram reforçadas um mês mais tarde, frisando que deveria ser construído o maior número possível de galeões, com o porte que achasse mais conveniente, de modo a evitar que as Armadas portuguesas não caíssem no descrédito dos últimos anos. Entretanto no Atlântico, em 1633, o Conselho de Portugal opõe-se frontalmente que sejam retirados quatro galeões, em aprontamento em Lisboa e em Cádiz, para participarem na Carreira das Índias, uma vez que considerava que estes eram necessários para seguirem para Pernambuco (SERRANO MANGAS, 1989, p. 43).

Contudo, e na sequência de alguns êxitos obtidos pelas forças espanholas no início da década de 30, é sugerido ao próprio conde-duque uma reformulação das Armadas da monarquia, em que a *Armada del Mar Oceano* deveria passar a ser constituída apenas por 25 navios, a Armada de Portugal reduzida a dez galeões e apenas a presença naval da monarquia na Flandres deveria ser substancialmente aumentada (NEGREDO DEL CERRO, 2002, p. 186). Entretanto, em 1634, volta a tornar-se necessário a Castela ceder quatro galeões da *Armada del Mar Oceano*, à Coroa de Portugal, para seguirem para o Brasil. Em simultâneo, outros sete navios vindos de Flandres, totalmente equipados, também foram cedidos à coroa lusitana para integrar essa força. Contudo, estes deveriam ser devolvidos após a viagem.

A situação de falta de meios mantém-se no ano seguinte, pois, aquando da preparação de uma nova Armada para ir

ao Brasil, composta por 47 navios, iria ser a Armada do Conde da Torre, incluindo alguns que se encontravam na Corunha, em Cádiz e em Lisboa, apenas seguiram alguns navios portugueses porque “...o estado das coisas em Portugal não permitem arranjar o dinheiro necessário...” para aprestar mais. E, mesmo esses navios, só conseguiram ser aprestados porque a Junta das Armadas solicitou ao monarca o envio de 16.944 escudos para acabar de aprontar a Armada que ia para o Brasil, por conta da Coroa de Portugal.

No entanto, em Castela, a situação também não se encontrava muito melhor, pois as dificuldades financeiras dessa Coroa só permitiram que em 1635 fosse dado início a um novo esforço de construção naval, mas, a guerra com a França, assim como as futuras guerras de independência de Portugal e da Catalunha, levam à suspensão desse projeto (APESTEGUI, 2001, pp. 167-168).

Em Portugal, contudo, é nesta altura que surge a primeira referência a um fidalgo da casa real a propor ao rei, à semelhança com o que ocorria em Castela, fabricar e armar 12 navios, a serem financiados pela alfândega da cidade de Lisboa, a partir dos rendimentos do Brasil. Os 12 navios seriam divididos em duas Esquadras de seis navios cada, em que o fidalgo, juntamente com o seu irmão e os três filhos, serviriam o monarca na proteção da Carreira do Brasil. Os navios seriam disponibilizados completamente equipados e armados, incluindo guarnições, e a proposta previa a sua utilização durante seis anos, num total de 112.284 reais.

Contudo, e apesar dessa situação de falta de meios em Castela, num levantamento mandado efetuar pela princesa governadora do reino de Portugal, aos navios que se encontravam em Lisboa, foram identificados no porto oito galeões e dois patachos, para além do Galeão *Santa*

Teresa que estava quase pronto na cidade do Porto (VASCONCELOS, 1931, pp. 119-120). Por este motivo, e pela quase permanente utilização de navios da Coroa de Castela por Portugal, para situações relacionadas com os interesses portugueses, o monarca, em 1636, determinou que três dos galeões e um dos patachos da Coroa de Portugal seguissem para Cádiz, a fim de integrar a *Armada del Mar Oceano*.

Esta transferência, que naturalmente foi acompanhada pela Junta das Armadas, não teve, contudo, o apoio desta Junta, pois esta considerou os galeões muito grandes, por as toneladas portuguesas serem maiores que as de Castela, o que resultava em maus navios de guerra. Além disso, considerava que havia diferenças “significativas” nas seguintes áreas: as latas eram de pinho e de duas peças e os tabuados também eram construídos com a mesma madeira, e como o navio já se encontrava no porto de Lisboa há algum tempo o teredo já devia ter atacado as obras vivas (SERRANO MANGAS, 1989, p. 24).

Tendo-se mantido a decisão do monarca, o almirante de Castela desejou inspecionar os navios da Coroa de Portugal, de modo a ter uma ideia mais concreta sob o seu aprontamento. Esta aparentemente simples ação vai trazer ao de cima as rivalidades e o clima de tensão que então se fazia sentir entre as duas coroas. Efetivamente, houve a necessidade de a própria princesa intervir, de modo a que o almirante castelhano pudesse vistoriar os navios portugueses que iriam integrar a sua Força Naval (VASCONCELOS, 1960, pp. 260-261).

A decisão do monarca manteve-se, mas a falta de recursos financeiros da Coroa de Portugal era tal que o monarca foi obrigado, em 1637, a enviar verbas para fosse terminado o apetrechamento da mencionada força, mesmo quando outros dois galeões não seguiram para a Índia. Mais tarde, e apesar dos protestos

do Conselho da Fazenda de Portugal, por via do Conselho de Portugal, foram cedidos os galeões, mas o aprontamento decorreu a cargo dos provedores da *Armada del Mar Oceano*. Também a nomeação dos capitães de mar e guerra para comandar esses navios foi da responsabilidade da Junta das Armadas.

Em outubro de 1637, ocorre uma situação curiosa, pois nesse ano foram construídos em Lisboa dois caravelões para servir na Esquadra do Estreito, por ordem do Duque de Medina Sidónia. A construção dos dois navios ficou concluída no ano seguinte, tendo ambos participado num combate que se travou nas costas de Portugal contra uma força muçulmana (SALAS ALMELA, 2002, p. 41).

Como a necessidade de enviar reforços para o Brasil mantinha-se, o rei determinou que fosse efetuado um “assento de 200.000 cruzados para o apresto da Armada de socorro do Brasil”, estabelecido com Pedro de Baeza (fidalgo da Casa Real) e Jorge Gomes Álamo. Assento esse que foi assinado em 12 de novembro, na Casa do Conselho da Fazenda, situada nos Paços Reais, e que previa o abastecimento dos navios portugueses (GUEDES, 1990, p. 226).

Possivelmente, é esta a altura em que surge uma proposta de construção de 18 navios, num total de 13.100 toneladas, em duas Esquadras. Os galeões capitânicos seriam de 1.200 toneladas, os navios almirantes de 900 e os restantes sete galeões de 600, tendo cada uma um patacho, de 250 toneladas.

Apesar da cedência de meios navais portugueses à Castela, em 1638, Portugal continuou a comprar navios nesse reino para servir nas Armadas da Coroa de Portugal. A compra de um galeão na Guipúscoa, por dois vizinhos de Lisboa, ambos homens do mar, que foram enviados para escolher e efetuar a transação, é um exemplo dessa situação.

O ano seguinte foi aquele ano em que a Armada de Castela alcançou o potencial mais elevado da sua história (ALVAREZ-MALDONADO, 1990, p. 93), com 50 navios, totalizando 24.270 toneladas (GOODMAN, 1997, p. 9). Foi um número de navios semelhante ao alcançado durante o reinado de Filipe II de Espanha, mas acabou por ser o “canto do cisne” das Forças Navais dos monarcas católicos. No entanto, ocorreram várias permutas de meios navais entre as duas coroas, com a utilização mútua de navios e, mais uma vez, o apetrechamento dos navios ficou praticamente apenas a cargo da Coroa de Castela.

Em jeito de conclusão, e apesar da separação inicial estabelecida entre as duas coroas, em termos dos meios navais e, inclusivamente, no que se refere ao aprontamento dos meios, os acontecimentos, no Atlântico e no Oriente vão obrigar a

um estreitamento de relações entre Portugal e Castela. Essa cooperação, em parte forçada por razões exógenas, é verdade, vai incluir a utilização dos mesmos meios por ambas as coroas, tornando os meios navais em verdadeiros meios ibéricos, e não apenas nacionais. Conforme é possível verificar, ao contrário do que afirma a historiografia “tradicional”, acabam por serem os portugueses a beneficiar mais dessa colaboração, do que Castela. Embora possa parecer uma questão menor, a verdade é que pode abrir um imenso leque de questões, como por exemplo: será que o desempenho no mar e nos combates dos galeões construídos em Castela foi igual ou melhor se tivessem seguido galeões de construção portuguesa? Será que Portugal tinha sofrido tantas derrotas no Oriente às mãos dos holandeses?

BIBLIOGRAFIA

A.G., «Subsídios para o estudo da Carreira da Índia», *Anais do Clube Militar Naval*. Vol. CXXI. Lisboa: JAN-MAR 1991, pp.87-161.

ALVAREZ-MALDONADO, Ricardo. “Influencia del poder naval en las guerras de Flandes”. *Revista de Historia Naval*. Ano VIII, nº 29, Madrid: 1990, p.93.

APESTEGUI, Cruz. “Arquitectura y construcción navales en la España atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización”. in *International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic tradition. Proceedings*. Lisboa: Instituto Nacional de Arqueologia, 2001, pp.163-212.

ARTAZA MONTERO, Manuel M^a. De. “La Junta del Reino y la escuadra de Galicia (II)”. *Revista de Historia Naval*. nº 55, ano XIV, 1996, p.20-46.

BLOT, Jean-Yves e LIZÉ, Patrick eds. *Le naufrage des Portugais sur les cotes de Saint-Jean-de-Luz e d'Arcachon: (1627)*. Paris: Ed. Chandeigne, 2000.

BOUZA ALVAREZ, Fernando. *Portugal no tempo dos Filipes: política, cultura, representações (1580-1668)*. Lisboa: Edições Cosmos, 2000.

BOYAJIAN, James C. *Portuguese trade in Asia under the Habsburgs: 1580-1640*. Baltimore and London: Johns Hopkins University Press, 1993.

CAEIRO, Francisco. *O arquiduque Alberto de Áustria: Vice-rei de Portugal. 1583-1593*. Lisboa: Edição do Autor, 1961.

COSTA, Leonor Freire. *O transporte do Atlântico e a Companhia Geral do comércio do Brasil: (1580-1663)*. Lisboa: CNCDP, 2002.

DÍAZ GONZÁLEZ, Francisco Javier. "Don Fradique de Toledo, capitán general de la Armada del Mar Océano". *Revista de Historia Naval*. Ano XIV, nº 53, Madrid: 1996, pp.79-90.

Gavetas da Torre do Tombo. vol.XI, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1975.

GLETE, Jan. *Navies and Nations*: vol. I, Stockholm: Almqvist & Wiksell International, 1993.

GOODMAN, David. *Spanish naval power: 1589-1665. Reconstruction and defeat*. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

GUEDES, Max Justo, *História Naval Brasileira*. Vol. 2, tomo I A, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1990.

GUINOTE, Paulo, FRUTUOSO, Eduardo e LOPES, António. *Naufrações e outras perdas na "Carreira da Índia"*: Lisboa: GTMECDP, 1998.

Livro 2º do Governo do Brasil, [s.l.], CNCDP, 2001.

MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico: 1570-1670*. Vol. II, Lisboa: Editorial Estampa, 1997.

MATHEW, K.S. *Indo-Portuguese trade and the Fuggers of Germany*: Nova Deli: 1997.

MATOS, Gastão de Melo. "Formação do terço da Armada e as suas primeiras campanhas", *Anais do Clube Militar Naval*. tomo LXII, nºs 7, 8 e 9, Lisboa: JUL/AGO/SET 1931, pp. 7-24.

NEGREDO DEL CERRO, Fernando. "La hacienda y la consciência: Las propuestas del confesor del Conde Duque para el saneamiento de las finanzas reales (1625)". *Cuadernos de Historia Moderna*. vol. 27, [s.l.]: 2002, pp.171-196.

PHILLIPS, Carla Rahn. *Seis galeones para el rey de España*. Madrid: Alianza Editorial, 1991.

SAAVEDRA VÁZQUEZ, Maria del Carmen. "La formación de Armadas y sus efectos sobre el território: el ejemplo de Galicia, 1580-1640". *Cuadernos de Historia Moderna*. Anejos, vol. V, [s.l.]: 2006, pp.55-76.

SALAS ALMELA, Luís. *Colaboración y conflicto*. Córdoba: Universidad de Córdoba, 2002.

SALGADO, Augusto. *Seis galeões da Coroa de Portugal para Filipe II*. Lisboa, Academia de Marinha, 2001.

SALGADO, Augusto. *Os navios de Portugal na Grande Armada*. Lisboa: Editora Prefácio, 2004.

SALGADO, Augusto. "Galeones de Felipe II al servicio de la Corona de Portugal". *Revista de Historia Naval*. nº 82, Madrid: pp.81-90, 2003.

SALGADO, Augusto. *Portugal e o Atlântico: organização militar e acções navais durante o período filipino (1580-1640)*. Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2009. Tese de Doutoramento.

SERRANO MANGAS, Fernando. *Armadas y flotas de la plata: (1620-1648)*. [s.l.]: Banco de España, 1989.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo. "Portugal: de 1580 a 1600". *Actas do Congresso Internacional As sociedades ibéricas e o mar a finais do século XVI*. Tomo VI, *Las Indias*. Lisboa: Pavilhão de España da EXPO 98, 1998.

SILVA, Francisco Ribeiro da coord. *Filipe II de Espanha, rei de Portugal: Colectânea de documentos filipinos guardados em Arquivos portugueses, vol.II*. Zamora: Fundación Rei Afonso Henriques, 2000.

SILVA, Luiz Augusto Rebello da. *História de Portugal nos séculos XVII e XVIII*, tomo V. Lisboa: Imprensa Nacional, 1871.

STELLA, Roseli Santaella. *Brasil durante el gobierno español: 1580-1640*. Madrid: Fundación Histórica Tavera, 2000.

THOMPSON, I. A. A. *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias: 1560-1620*. Barcelona: Ed. Crítica, 1981.

VASCONCELOS, Frazão de. "De Re Náutica". *Anais do Clube Militar Naval*, tomo LXII, nº 3 e 4, Lisboa: MAR/ABR 1931, pp.117-122.

VASCONCELOS, Frazão de. *A Marinha no tempo dos Felipes: Congresso do Mundo Português*. Vol. IV, tomo I, I secção, Lisboa: Secção de Congressos, 1960, pp. 251-264.

Joaquim Vicente Foro, Mestre Construtor (Act. 1761-1796) - *As Canoas Cobertas e a Corveta do Arsenal Real de Belém (Brasil)**

Joaquim Vicente Foro, Master shipbuilder (act. 1761-1796) - The Brazilian covered galiotes and the corvette of Belém's Royal Arsenal, (Brazil)

Nuno Saldanha

UNIDCOM/U.E. CHAM/FCSH-UNL.

RESUMO

Apesar de desconhecido, Vicente Foro (act. 1761-1796) foi um importante mestre e construtor do Arsenal Real de Belém, cuja obra se encontra excepcionalmente documentada iconograficamente. Para além do projeto das principais canoas cobertas do Pará, a partir de 1773, de especial importância, é o ter desenhado o "Plano de Navio" de uma corveta, em 1786, que constitui um raríssimo e inédito testemunho da Arquitetura e Construção Naval luso-brasileira setecentista, que aqui se analisa.

PALAVRAS-CHAVE: Arquitetura Naval Século XVIII; Joaquim Vicente Foro; Canoas cobertas; corveta; Arsenal do Pará (Brasil)

ABSTRACT

Although unknown, Vicente Foro (act. 1761-1796) was an important master and shipbuilder at Belem's Royal Arsenal, whose work is remarkably iconographically documented. Apart from the project of the main Pará covered canoes, built from 1773 onwards, of singular importance is the drawing of the "Ship Plan" of a corvette, in 1786, which constitutes a very rare and unprecedented testimony of eighteenth-century Portuguese-Brazilian Naval Architecture and shipbuilding, which is here examined.

KEYWORDS: 18th Century Naval architecture; Joaquim Vicente Foro; covered galiotes; corvette; Belém do Pará Shipyard (Brazil)

Não obstante tratar-se de um mestre quase desconhecido, Joaquim Vicente Foro foi um importante construtor de diversos tipos de embarcações, e cuja obra está diretamente relacionada com a história do próprio arsenal de Belém do Pará, onde desenvolveu a maior parte da sua atividade.

Como tivemos oportunidade de referir anteriormente (SALDANHA, 2018b), por expediente de 1755, o Governador do Estado, o capitão Francisco Xavier de Mendonça Furtado, solicitou a reorganização da antiga Casa das Canoas (construída em 1729), para a transformar num novo projeto de vulto (LEIVAS, e LEVY, 1972, p.33). A sua ampliação, em 1761, levada a cabo pelo governador seguinte, o capitão-general do Estado do Pará e Maranhão,

*Artigo recebido em 4 de outubro de 2019 e aprovado para publicação em 1 de novembro de 2019.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 15, nº 30, p. 26-45 – 2019.

Manuel Bernardo de Mello e Castro, conduziu à criação do Arsenal do Pará. Esta empreitada, insere-se no quadro das reformas pombalinas, e na política de desenvolvimento da construção naval ultramarina do reinado de D. José I, na tentativa de dar seguimento a vários decretos que pretendiam dar primazia à utilização de navios construídos no Brasil, para a composição das frotas (LAPA, 1968, pp. 51-65).

Porém, como sabemos, Portugal nunca conseguiu criar no Brasil (nem tão pouco na metrópole), um estaleiro ao nível do que os espanhóis fizeram em Havana, com os seus mais de setenta navios de linha, e meia centena de fragatas, construídos ao longo do século XVIII. É verdade que madeira não faltava, de qualidade ímpar (embora na sua maioria enviada para o Arsenal de Lisboa), no entanto, diversamente do que, por vezes se tem afirmado, as carências de mão de obra, mormente especializada, eram recorrentes, bem como de muitos outros materiais, constantemente pedidos à Corte.

Os trabalhos de alargamento foram dirigidos inicialmente pelo Mestre de Obras Manuel da Silva, e depois, a partir de Novembro de 1760, após o seu falecimento, pelo Mestre Carpinteiro da Obra Branca, José de Freitas. Contudo, o nascimento do Arsenal estaria muito para além da mera remodelação da antiga Casa das Canoas.

As obras de construção prolongaram-se, com atrasos idênticos aos da nau *Nossa Senhora de Belém e S. José*, que se estava a construir ao mesmo tempo, por falta de materiais, ou de mão de obra especializada, durante os anos seguintes. Ainda antes de terminar o ano de 1761, o construtor Luís Isidoro, e o Engenheiro-Ajudante Henrique António Galuzzi, davam conta que a obra do arsenal estava bastante adiantada¹, a qual estaria praticamente terminada ao fim de cinco anos. Todavia, após a sua conclusão, ela seria objeto de

sucessivas remodelações, e ampliações, ao longo do século.

O Arsenal de Belém, como referimos, não teve naturalmente a dinâmica, nem o alcance, dos arsenais da Corte (ou do de Salvador da Baía), mantendo-se sempre numa escala mais moderada, produzindo embarcações de menores dimensões. Mas não deixou, ainda assim, de ser um centro bastante produtivo, pois, apesar das constantes dificuldades, colocadas pela recorrente escassez de mão de obra e de materiais, produziu, entre 1761 e 1799, pelo que pudemos apurar, cerca de 27 embarcações, de médio e pequeno porte (SALDANHA, 2018b, p. 17).

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, alcançaram os cargos de contramestres, mestres, ou construtores, como foi o caso de Joaquim Vicente Foro.

De facto, ele integrou o conjunto de carpinteiros enviados de Lisboa, em Abril de 1761, para a construção da nau *Nossa Senhora de Belém e S. José*, juntamente com o seu construtor, o mestre Luís Isidoro de Gouveia, de quem tratámos oportunamente (SALDANHA, 2018b).

Ele é um claro exemplo da ascensão profissional (mas nem sempre social) que estes trabalhadores podiam facilmente usufruir no Brasil, dadas as constantes carências de mão-de-obra especializada, ascendendo de simples carpinteiro a contramestre, e a mestre.

Os primeiros anos da sua carreira no Brasil estão bem documentados, a partir de uma súplica que dirige à rainha D. Maria I, em 1779, solicitando a sua nomeação para o lugar de mestre da Ribeira do Arsenal da cidade de Belém do Pará².

Sabemos assim que, desde cedo, assistia nos trabalhos do mestre construtor

Luís Isidoro de Gouveia, conforme se afirma: “nos impedimentos e moléstias do constructor da dita Nau fazia o supplicante o lugar e a obrigação delle, dirigindo o Laborioso trabalho da sua factura”.

Dois anos após a sua chegada, em 1763, morre o construtor do Arsenal, Manuel Lopes da Silva, que também desempenhava funções na Companhia Geral do Comércio do Grão Pará. E, em 1765, segue-lhe o citado mestre Luís Isidoro de Gouveia, num acidente de trabalho (SALDANHA, 2018b, p. 20). No ano seguinte, Joaquim Vicente surge a desempenhar as funções do defunto Manuel Lopes, sendo nomeado pelo Governador e Capitão-General, Fernando da Costa Ataíde de Sousa Coutinho, como Contramestre de todo “o expediente das Reaes Obras da Ribeira”, com o vencimento de 500 reis por dia.

Em 1769, o estaleiro sofre nova baixa, com o falecimento do Mestre da Ribeira, Teodósio Gonçalves, que tinha as funções de marcar, medir e aprovar as madeiras que iam para o Real Arsenal da Ribeira, que serão igualmente assumidas por Joaquim Vicente. Teodósio Gonçalves, trabalhava em Belém, pelo menos desde 1741, como atesta uma certidão de pagamento, feito a ele, e ao oficial António Gonçalves, pelo trabalho de corte de madeiras no Pará. Um outro ofício, datado de 22 de fevereiro de 1755, refere que o mesmo fora mandado para a Ribeira das Naus, onde era Contramestre dos carpinteiros, para fazer nesse Estado o corte de madeiras para as suas fábricas.

Só depois de 1772, com o governo de Pereira Caldas, Joaquim Vicente Foro seria parcialmente compensado, por acumular as obrigações dos dois mestres que o antecederam, ao serem-lhe aumentados 140 reis ao seu vencimento, que passava para os 640 reis diários. Tendo em conta que Teodósio Gonçalves vencia 900 reis por dia, desempenhando apenas uma daquelas ati-

vidades, isso levou a que Joaquim Vicente fizesse uma petição, no intuito de ser nomeado oficialmente Mestre da Ribeira do Arsenal, com o correspondente vencimento. A mesma não foi deferida pelo governador, que lhe sugeriu a dirigisse diretamente à rainha D. Maria, o que sucede em 1779. No entanto, não obstante a escusa, Pereira Caldas, para além do referido aumento do vencimento, terá sido o responsável pela passagem de Mestre dos Caranguejos (ferreiro, serralheiro), a Mestre dos Lagartos (carpinteiro de obra branca), consoante refere Alexandre Rodrigues Ferreira em 1787, ao elencar os funcionários da Marinha³ (FERREIRA, 1787, p. 38). Outro sinal da simpatia do governador Caldas, para com Vicente Foro, foi o de o ter encarregue da construção da sua canoa oficial, a *Nossa Senhora do Pilar*, em 1773, modelo de muitas outras, de que falaremos adiante.

Sabemos também que, nesta data havia casado no Pará, e que tinha descendentes, circunstância que serviu de reforço ao argumento do seu requerimento à soberana: “não pode acudir as obrigações de seu estado, e família de mulher e carregado de filhos menores por se haver casado na dita cidade”.

Ao fim de apenas década e meia, parecia usufruir de louvável reputação profissional, como atestam os diversos testemunhos da petição. Segundo o Administrador do Arsenal, o Sargento-mor Manuel José de Lima, tinha desempenhado um distinto serviço “tanto na construção de várias embarcações, que tem construído para o Serviço da Real Fazenda, concerto de outros, como no exacto exame, que fez nas madeiras”⁴. Também o Inspector da Ribeira, o Sargento-mor Domingos Pereira de Moraes, que dirigia a obra, sobreleva a sua “completa inteligência não só para toda a factura de Embarcaçoens, reparos de fortalezas, e tudo mais pertencente ao seu Officio”⁵.

Estas embarcações de que nos falam as testemunhas abonatórias, eram sobretudo de pequena dimensão, referindo-se muito provavelmente às diversas canoas e botes, amplamente divulgadas pelas conhecidas ilustrações de Joaquim José Codina, elaboradas para Alexandre Rodrigues Ferreira.

A sua maior e mais importante obra, seria executada durante o governo de Martinho de Sousa Albuquerque, quando lhe é atribuída, em 1785, a responsabilidade da construção de uma corveta, para servir de guarda-costa⁶. Apesar de já se terem construído diversas corvetas nos estaleiros do Pará, mormente pela Companhia Geral do Comércio (SALDANHA, 2018b, p. 20), esta reveste-se de excepcional interesse, sobretudo por dar origem a um dos raríssimos exemplares de “Plano de Navio” que se conhecem, e o mais antigo da História Naval Luso-Brasileira⁷. Para além disso, é de suma importância notar que o projeto não foi enviado de Lisboa, como era hábito, mas feito no Pará. Este Plano ilustra também as capacidades de Joaquim Vicente em projetar e desenhar navios, o qual terá naturalmente aprendido na Casa do Risco, do novo Arsenal de Belém.

A última menção conhecida, de 10 Agosto de 1796, alude à entrega dos planos de construção de três naus de linha (de 84 e 70 peças), a Joaquim Vicente Foro, que aparece referido como empreiteiro da Fábrica das Madeiras⁸. Natural encargo do Mestre da Ribeira do Arsenal, ele comprova a sua nomeação oficial para o cargo que tanto almejara, após o falecimento de Teodósio Gonçalves.

Sabemos também que os descendentes do mestre permaneceram no Brasil, como atesta uma lista de eleitores publicada na revista *O Pará*, de 30 de Julho de 1898, onde se refere a existência de vários votantes em Belém com o apelido Vicente Foro, e Leão Foro.

A CANOA NOSSA SENHORA DO PILAR (1773) E AS CANOAS COBERTAS

A primeira obra documentada de Joaquim Vicente Foro, é a famosa canoa *Nossa Senhora do Pilar*, construída na Ribeira do Pará em 1773, por ordem do então governador João Pereira Caldas, para as suas múltiplas deslocações. Diversamente do autor, a canoa é sobejamente conhecida. Amplamente divulgada pelas célebres ilustrações de Joaquim José Codina, que integram o espólio da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, e que comprovam a autoria do construtor, na respetiva legenda. Mas, para além desta, terá sido também o responsável pela construção de muitas outras canoas.

Apesar de se tratar de um barco de pequena dimensão (c. 6m de comprimento por 1,5m de boca), o facto de estarmos perante a canoa do Governador e Capitão General do Estado, a mais importante de todas, comprova, desde logo, a confiança e estima que Pereira Caldas parecia nutrir pelo mestre.

Importa notar a importância que aquele tipo de embarcações tinha na região⁹, cumprindo as mais diversas necessidades e objetivos – transporte de pessoas e bens, comunicação, guarda-costa, exploração – e do papel que, precisamente, este governador teve no incremento dessa frota. No final do seu governo, existiam cerca de 20 canoas cobertas, sendo que metade eram novas (veja-se Tab.1). Efetivamente, Pereira Caldas ordena em Fevereiro de 1776 (Portaria de 2 de Setembro de 1776), que todas as povoações de índios da sua capitania, construam e mantenham botes, de seis a oito remos por banda.

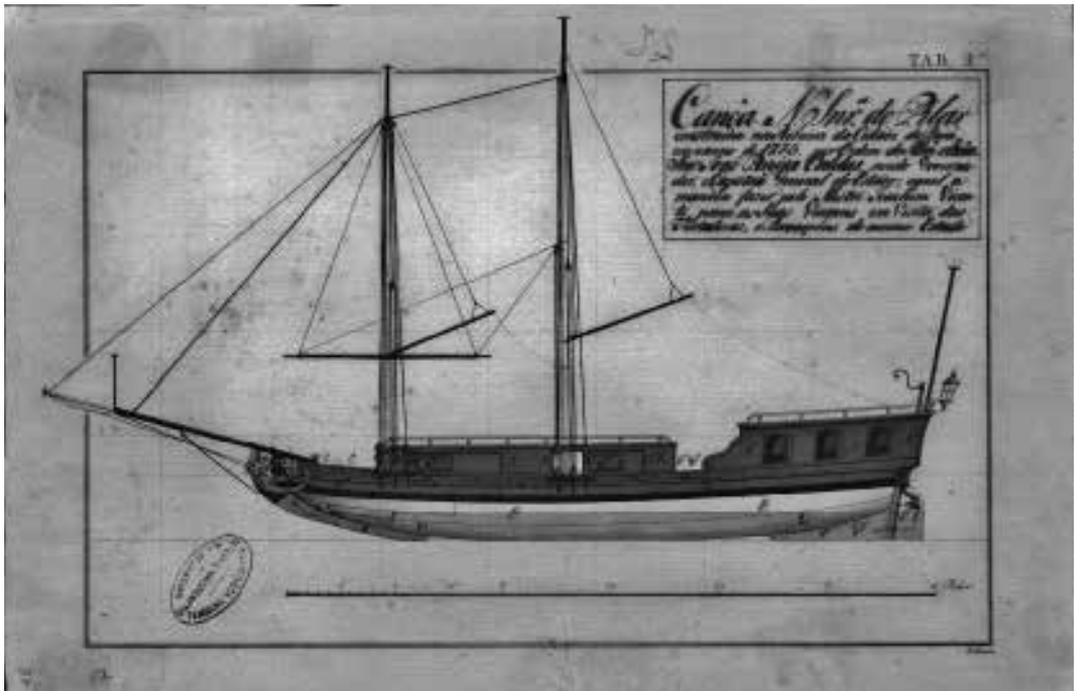


Figura 1 - Joaquim José Codina, *Canoa Nossa Senhora do Pilar*, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095099

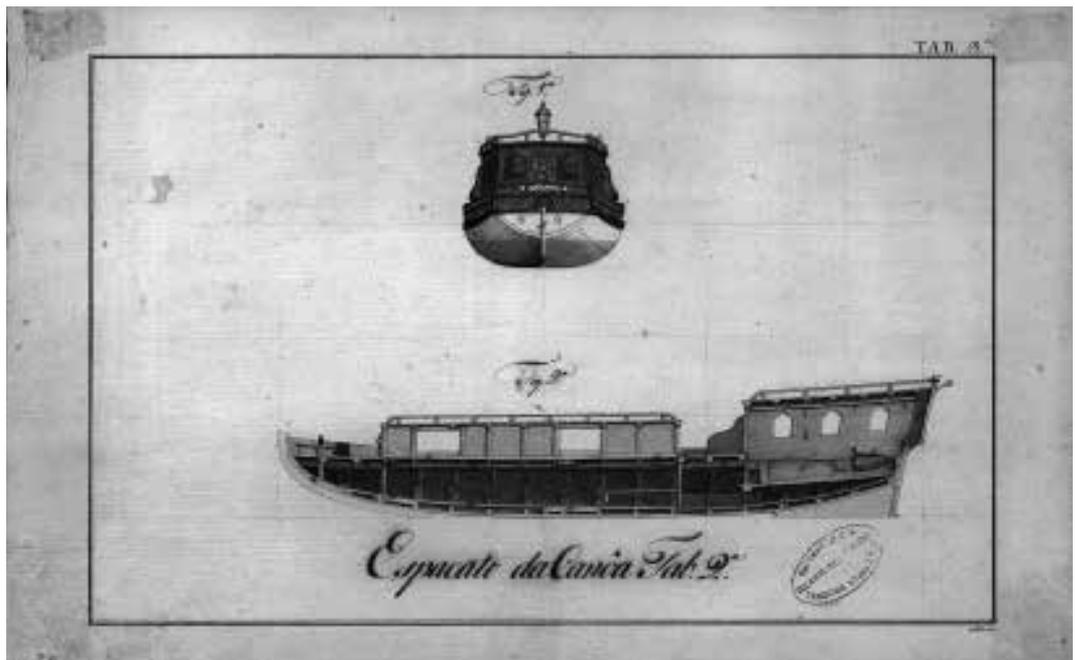


Figura 2 - Joaquim José Codina, *Espacato da Canoa Tab. 2ª*, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095100

Símbolos da nova política pombalina, estas canoas integraram o cotidiano do Pará, principalmente após a primeira Comissão Demarcadora de Limites (Tratado de Madrid de 1750), que exigia uma grande quantidade. A náutica foi então alvo de grandes transformações, com a introdução de novas técnicas, face às necessidades de utilização de embarcações nestas expedições setecentistas (PATAÇA, 2014, p. 74).

Tabela 1 - Mapa das canoas e outras embarcações ao serviço do Estado do Pará em 1779

Tipo	Nome	Remos	Mastros	Serviço
barco	<i>N^a S^a da Atalaia</i>	6	2	Prático da Barra (novo)
batelão grande		16	1-2?	transporte de madeiras (novo)
batelão segundo		12	1-2?	transporte madeiras p/os Arsenais
bote		4		Fábrica de Madeiras de Barcarena
bote ½ coberta (2)		7	1	diligências do serviço (novos)
canoa	<i>N^a S^a do Carmo</i>	8	1	para o Secretário (nova)
canoa	<i>S. João Batista</i>	9	1	visitas do Intendente Geral do Comércio (nova)
canoa	<i>N^a S^a do Valle</i>	8	1	
canoa	<i>N^a S^a da Glória</i>	7	1	embarque dos Ajudantes das Ordens (nova)
canoa		9	1-2?	vários destinos
canoa ½ coberta		14	1-2?	transporte de Macapá e Mazagão
canoa ½ coberta		10	1-2?	transporte sal das Salinas Reais
canoa ½ coberta		11	1-2?	transporte peixe do Pesqueiro Real
canoa ½ coberta	<i>Santa Marta</i>	6	1	cozinha
canoa coberta	<i>N^a S^a do Pilar</i>	9	2	transporte do governador e família
canoa coberta	<i>N^a S^a da Madre de Deus</i>	14	1	
canoa coberta	<i>N^a S^a do Bom Despacho</i>	6	1	visita navios pela Alfândega (nova)
canoa grande		12		carga das mesmas madeiras (nova)
canoa grande		14		carga das mesmas madeiras (nova)
canoas (2)		11		condução madeiras p/ as charruas
catraio		6	2	
chalupa de guerra	<i>N^a S^a do Bom Sucesso</i>	10-17	2	guarda-costa
chalupa de guerra	<i>N^a S^a da Boa Viagem</i>	10-17	2	guarda-costa
galeota coberta	<i>N^a S^a da Conceição</i>	10		
igarité		3	1	Aviso da Vigia das Salinas
igarité		3	1	Registo da Vila de Colares
igarité		2		serviço diário da Fortaleza da Barra
igarité (2)		2	-	expedição de ordens
igarité peq. (4)		1	-	
lança		6	2	(aproveitada de uma charrua)

Consoante narra Alexandre Rodrigues Ferreira, na sua *Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão Pará* (FERREIRA, 1787), antes do governo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, existiam apenas as canoas do General do Estado, a do Ouvidor, a dos três prelados dos carmelitas, mercedários e dos jesuítas, para as Visitas de suas casas Religiosas, existentes na cidade de S. Luís do Maranhão (FERREIRA, 1787, p. 14). Exemplo da sua raridade e valor, é o relato que faz da tentativa, por Pereira Caldas, de comprar uma canoa para o serviço da Coroa, ao então Mestre de Campo, António Ferreira Ribeiro, o qual pediu a exorbitante quantia, de “não menos do que dez centos mil reis”, não obstante reconhecer tratar-se de uma canoa “ricamente pintada, e acabada,

para o transporte de toda e qualquer Pessoa de Categoria” (FERREIRA, 1787; 14v).

Rodrigues Ferreira divide-as em três tipos: de poço, de coberta e meia-coberta. No tocante às de coberta, distinguem-se duas grandes classes, as de coberta com tolda, e as de coberta lavada. Entre as primeiras, estavam as que se construíam na Ribeira do Pará para o transporte de pessoas de categoria, militares, eclesiásticas ou civis.

Ora, deveras interessante, é Ferreira apresentar precisamente os desenhos de Codina da *Nossa Senhora do Pilar*, como exemplo deste tipo de canoas, o qual devia ser seguido como modelo. “Da inspecção ocular do seu comprimento, bôca e pontal, naturalmente dimanão as divisões que lhes dão os seus construtores, no intuito de lhes integrarem as suas partes e de

facilitarem aos Aprendizes o conhecimento de todas elas” (FERREIRA, 1787, p. 15).

Quanto às madeiras empregues nos liames (quilha e cavernas) e no casco, eram preferencialmente em pecheá preto, e as anteparas e paramentos em cedro ou louro amarelo. Nas cavernas, depois do pecheá, usa-se o cumarú, o angelim preto, a itaúba, ou a sucupira. O intervalo delas deve ser determinado pelo uso a que se destinava a canoa, e a sua espessura podia variar entre três a cinco polegadas.

O seu comprimento podia ir de 40 a 60 palmos (c. 4 a 6 metros), calculando-se a quarta parte para a boca, e o semidiâmetro para o pontal.¹⁰ Estas proporções não eram iguais para as canoas de carga – géneros, gado, pedra, madeira – as quais deveriam ser alteradas, e se “lhes assignam mais obras de caverna” (FERREIRA, 1787, p.16, 16v).

Quanto à canoa *Nossa Senhora do Pilar*, como referimos, foi construída em 1773 por Joaquim Vicente Foro, conforme consta da legenda do desenho de José Codina (referido como apenas Joachim Vicente), e do mesmo modo o comprova o próprio Freire na sua descrição: “feita no anno de 1773 pelo Mestre Joaquim Vicente Foro, então contramestre da Ribeira do Pará”.

Considera-a uma canoa andeja, com 18 remos (9 remos por banda), e 51 palmos e meio de comprimento do casco, que era de angelim, totalizando os 60 palmos (18 palmos da caixa de popa; 6 de tombadilho; 27,5 de tolda de proa; e 8,5 de assoalhado da dita, em forma de castelo. A boca, tomada do tombadilho, media 14 palmos, e 11 na proa. O pontal abaixo dos bancos tinha 5 palmos, e a altura do vão da caixa de popa, desde o assoalhado até ao forro da lata, atingia 8 palmos. O intervalo das cavernas (total de 16, com roda de proa e cadaste) era de 2 palmos e 7 polegadas.

Canoa de dois mastros (grande e traquete) com velas latinas quadrangulares,

com carangueja, gurupés, e velas latinas triangulares (bujas) à proa. O massame – enxárcias, viradores, estais, trinca do gurupés – era de linho; as velas, de algodão, de 96 varas cada rolo; e a mastreação, de troncos de castanho, à semelhança do que sucedia com sumacas, corvetas e galeras, assim como para embarcações maiores de alto bordo, como naus e fragatas.

A decoração era singela, tendo como figura de proa uma sereia; um golfinho pintado no leme; e as Armas Reais pintadas na popa, sobre uma tarja com o nome da embarcação, como “todas quantas pertencem ao real Serviço”.

Quanto à pintura, considerando que era a do General de Estado, era colorida de encarnado, usando o vermelhão e o óleo de linhaça como aglutinante. No entanto, tinha pintados de azul, os vivos e as molduras, procedimento adotado pelos governadores Francisco Xavier de Mendonça Furtado e João Pereira Caldas, em homenagem à Casa Real. Estas cores serviam para a distinguir facilmente das outras canoas de personagens importantes, como as dos oficiais militares e de outras “Pessoas de categoria empregadas no Real Serviço”, Inicialmente de cor verde, com molduras brancas, no tempo de Mendonça Furtado, depois, com Pereira Caldas, os vivos e molduras passaram para encarnado.

Numa interessantíssima aguarela de José Joaquim Freire, *Prospecto da Villa de Barcellos*,¹¹ onde se representa a saída de João Pereira Caldas¹², ao Quartel da Vila de Ega, no Rio Solimões, em 28 de Abril de 1784, podem observar-se precisamente estas distinções. Desenho de grande importância, não só figura a canoa *Nossa Senhora do Pilar*, onze anos após a sua construção, num ambiente real, como representa ainda as diferentes cores e características das canoas, de outras personalidades da época.

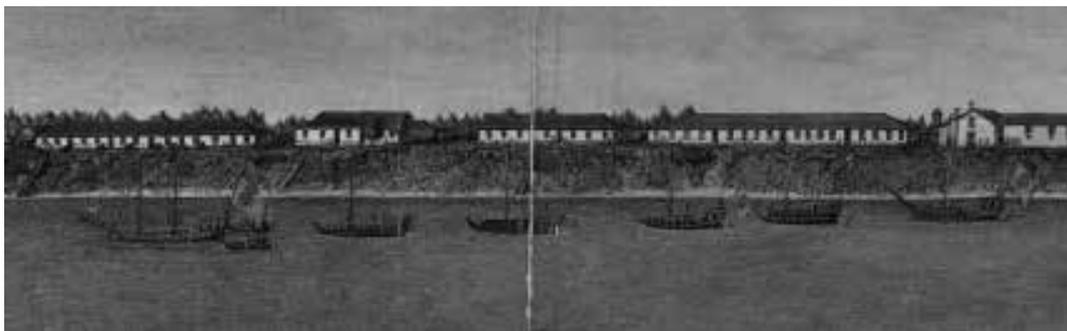


Figura 3 - José Joaquim Freire, *Prospecto da Villa de Barcellos, antigamente Aldêa de Mariuá, creada Capital da Capitania de S. Joseph do Rio Negro...*, pormenor. Aquarela, 1785. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095061

Veja-se, por exemplo, a quarta canoa, a *Nossa Senhora da Boa Viagem*, do escritório da Fazenda da Fazenda Real, Sebastião Joseph Prestes, então Secretario Interino (Letra E), de um único mastro, com sete remos por banda, caixa de popa com apenas duas janelas de banda, pintada de verde e molduras em branco, à maneira do tempo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Ao passo que, a sexta, e última canoa do cortejo, a *Nossa Senhora do Valle* (Letra G), que serviu de transporte ao Tenente Coronel João Baptista Martel, Primeiro Comissario da Demarcação, semelhante à anterior, mas com gurupés e 8 remos de banda, tinha as molduras pintadas de encarnado, de acordo com a mudança instituída por Pereira Caldas.

De data ligeiramente anterior, existe outro desenho aquarelado de José Joaquim Freire, o *Prospecto da Villa de Cameté*, de Janeiro de 1784¹³. Aqui também se representam diversas canoas de transporte de algumas figuras importantes, agora lideradas pela do novo Governador e Capitão general do Estado do Grão Pará, Martinho de Souza e Albuquerque. Neste caso, o desenho é bem mais preciso e detalhado, o que tem levado a concluir que o artista estava presente (figurado em primeiro plano, na canoa *S. Francisco Xavier*, repetida em dois planos distintos da imagem), ao contrário do que sucedeu com o da Vila de Barcelos, executado um ano depois.



Figura 4 - José Joaquim Freire, *Prospecto da Villa de Cameté e da entrada que fez o Ill.mo Sr. Martinho de Souza e Albuquerque Gov.or e Cap.m General do Estado na tarde do dia 19 de Janeiro de 1784*. Aquarela, 1784. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1309089

A canoa que transportava o governador e família, a *Nossa Senhora da Piedade*, (nº6) é praticamente uma cópia fiel da *Nossa Senhora do Pilar*, o que poderia levar a uma confusão entre as duas. De facto, estamos perante uma canoa de dois mastros, com velas latinas quadrangulares com carangueja, e bujas latinas triangulares na proa, caixa de popa com três janelas por banda, e pintada de vermelho. Com 9 remos por banda, também se figuram os respetivos remeiros, com seus barretes de veludo preto (ostentando as Armas Reais em chapas de prata), camisas brancas (calção escarlate), e o Patrão, com sua casaca de draguete escarlate, e véstia de draguete azul.

Ela comprova, portanto, que a *Nossa Senhora do Pilar*, construída por Joaquim Vicente em 1773, serviu efetivamente de modelo a outras, como referia Ferreira “Ellas [as canoas cobertas que se estão fazendo na Ribeira do Pará] são construídas pela forma da Fig.1 da Tab.2 [desenho de Codina]” (FERREIRA, 1787, p. 15). Dado que a *Nossa Senhora da Piedade* não consta da relação elaborada por Ferreira em 1779¹⁴, só podemos concluir que a sua construção deverá datar entre 1780 e 1784. Logo de seguida, surge a canoa *Nossa Senhora da Vitória* (nº7), que serviu de transporte do Ajudante das Ordens, Manoel Thomaz Serra (capitão de infantaria do Pará e Rio Negro), e do servente, Cordulo Casimiro da Silva Gusmão (sargento-mor da Legião Auxiliar da Ilha de Joannes). Embora semelhante à primeira, é bem mais pequena, com um único mastro, vela latina quadrangular, e bujas na proa, caixa da popa com apenas duas janelas por banda, cobertura de palha. Infelizmente, neste desenho, José Joaquim Freire apenas representou os remadores da canoa do governador, e como a mesma também não consta das listas de 1773, ou de 1779, não é possível saber quantos remos tinha

por banda. Quanto à decoração, ostenta uma figura de proa, e é também pintada de encarnado, com as obras vivas de azul (ou verde?), as molduras da caixa de popa em branco e, dado inédito, o perfil superior do costado, ser emalhetado de encarnado e branco¹⁵.

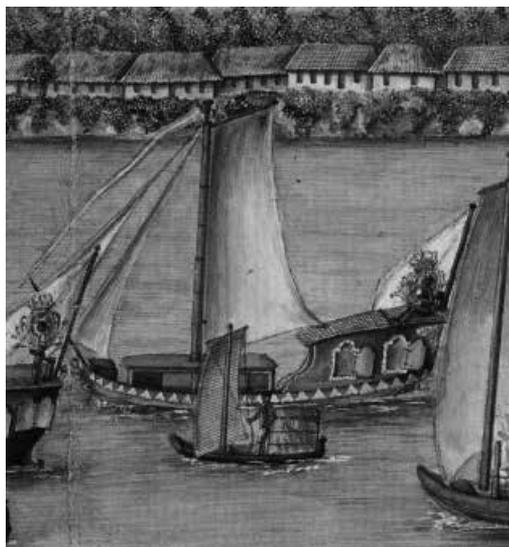


Figura 5 – José Joaquim Freire, canoa *Nossa Senhora da Vitória*, 1784. Pormenor da imagem anterior

Depois da canoa *Santa Marta* (nº8), que servia de cozinha (meia coberta, de seis remos, enumerada nas relações de 1773 e 1779), e da *S. Francisco Xavier* (nº 9) do transporte de Alexandre Rodrigues Ferreira, surge a *Nossa Senhora da Redenção* (nº 10). Esta última, servia para o transporte do Doutor Ouvidor General, Mathias José Ribeiro, e do Sargento Mor, João Vasco. Parece seguir o modelo da canoa *Nossa Senhora da Vitória*, mas com a diferença de não ter gurupés, nem velas de proa, vela redonda, cobertura de colmo na encoberta e caixa de popa, e estava pintada de azul, com os frisos de encarnado.

Embora ainda por comprovar documentalmente, mas tendo em conta a autoria do projeto da *Nossa Senhora do Pilar*, e as referências de Ferreira, é muito provável que Joaquim Vicente Foro, tenha estado na origem da construção de grande parte destas diferentes canoas cobertas.

Segundo Ferreira, deve-se também a Joaquim Vicente a ideia de eliminar as canoas de poço, demasiado perigosas, para as pessoas e seus bens, e substituí-las pelas de meia coberta: “He verdade que já o III^o Sr. Fernando da Costa de Atahyde e Teive, tinha o Mestre Joaquim Vicente lembrado esta ideia, para a mandar executar” (FERREIRA, 1787:12v). No entanto, ela só seria posta em execução pelo governador seguinte, João Pereira Caldas.

Aliás, a confiança depositada pelos governos anteriores, nomeadamente de Pereira Caldas, ao entregar-lhe a tarefa de construir a sua canoa pessoal, parece ter-se mantido durante o de Martinho de Souza e Albuquerque (1783-1790), como o

atesta a encomenda de uma corveta, obra de maior responsabilidade, de que falaremos em seguida.

O PROJETO DA PRIMEIRA CORVETA DO ARSENAL REAL (1786)

Sobre este navio, embora não tão documentado como as canoas, não é demais realçar a singular importância de que se reveste para a História da Arquitetura e Construção Naval setecentista luso-brasileira. Efetivamente, como referimos, ele está na origem do mais antigo “Plano de Navio” (com vista de topo, perfil e plano de balizas) projetado no Brasil no século XVIII, que chegou até aos nossos dias.

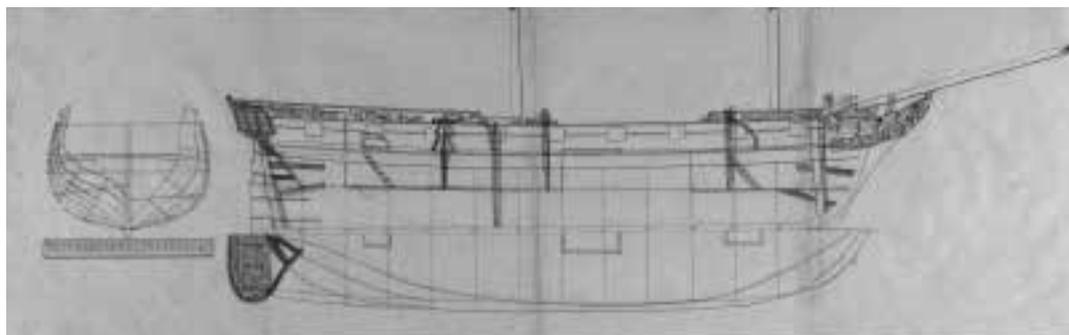


Figura 6 - Joaquim Vicente Foro, *Plano de Navio de uma corveta*, c. 1786, Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, AHU_CARTm_013, D. 1274

Para além de atestar as capacidades de Joaquim Vicente Foro, no campo da Arquitetura Naval, também é um evidente testemunho do início dos trabalhos da Casa do Risco do novo Arsenal de Belém do Pará, e do nascimento de uma nova fase da Construção Naval no Brasil.

Paralelamente, o desenho reveste-se de particular interesse face à enorme precariedade de informação que possuímos sobre embarcações mais pequenas, apesar do seu número ter obviamente superado, em muito, o das naus e fragatas. Efetivamente, quando começamos a “descer” na classe de navios militares, abaixo das fragatas, o seu estudo depara-se com enormes dificuldades, face ao muito que ainda se en-

contra por fazer. Note-se, por exemplo, que Esparteiro (ESPARTEIRO, 1974-87) reúne um elenco bastante diminuto de corvetas, quase todas, posteriores a 1800¹⁶. Como sabemos, só no Pará, produziram-se, pela Junta Geral do Comércio, pelo menos cinco, no espaço de apenas sete anos, entre 1761 e 1768. (SALDANHA, 2018b)¹⁷.

Isto para não falar, naturalmente, nas várias dezenas, senão centenas, das corvetas referidas pela documentação, ao longo do século XVIII, que cruzavam o Atlântico, sobretudo do tipo aviso (reconhecimento, vigilância e correio) e transporte.

A grande dificuldade que se coloca para o estudo da corveta, é o facto de muitas vezes não sabermos exatamente

ao que nos estamos a referir. Isto é, quando um navio é designado como tal, nem sempre corresponde a características semelhantes, confundindo-se amiudamente com outro tipo de embarcações e, de forma particular, com a chalupa de guerra, o brigue, ou o bergantim. Para complicar as coisas, com alguma frequência, podemos encontrar o mesmo navio designado de forma distinta, em momentos diferentes, ou mesmo conforme a diversa documentação coeva. Em grande parte, isso resulta da forma como o navio era recorrentemente armado e desarmado, consoante as necessidades da sua missão. Como referia Ian McLaughan, no seu extenso estudo sobre a chalupa de guerra, “a classificação de barca-longa ou corveta, pode abarcar uma ampla variedade de tipos de navios de diferentes formas e tamanhos” (MCLAUGHLAN, 2014, p. 135).

Segundo António Gonçalves, a corveta era um navio de convés corrido, de pequeno calado, de vinte a vinte e duas peças de artilharia, com dois mastros de pano redondo, por vezes também com remos, gurupés com vela triangular, e destinado a missões de patrulha costeira, caça aos corsários e contrabandistas, proteção das frotas mercantes, ou despacho de ordens e informações (GONÇALVES, 2012, pp. 83-84). Embora considere que a corveta portuguesa só surja em 1779 (naturalmente induzido em erro pelas informações de Esparteiro), depois da dinamarquesa, espanhola, holandesa e russa, o que, como vimos, não corresponde à realidade.

De acordo com o conceituado investigador Jean Boudriot, o termo é de origem bretã “Korveten”, embora McLaughan considere que ele derive do navio francês *La Corvette*, de 1764, pequena embarcação de apenas oito canhões (MCLAUGHLAN, 2014, p. 130).

No século XVIII, Blaise Olivier, no seu importante dicionário manuscrito (*Dic-*

tionnaire de marine, c.1740-1745), fornece uma descrição precisa da corveta, indicando que o seu comprimento variava entre os 50 e os 80 pés, armada de 4 a 16 canhões de calibre de 4 libras. Mais importante, é a sua classificação das fragatas em 3 categorias, sendo que a última, a “fragata ligeira” (em Portugal também chamadas “fragatinhas”), de 18 a 22 canhões, se situava entre a fragata e a corveta. Deste modo, a corveta era uma pequena fragata, movida à vela e a remos, de 4 a 16 ou 18 canhões, 50 a 80 pés de comprimento, de 3 a 8 portinholas para canhões de 4 libras, e 6 pés de intervalo entre as mesmas, e que se destinavam a funções de aviso e escolta.

Alguns anos depois, Alexandre Savérien, no seu *Dictionnaire de la Marine*, de 1758, refere-a como uma espécie de “barque longue”, e que, em França, todas as construções de menos de vinte canhões, eram corvetas (BOUDRIOT, 1990, p. 6), gerando assim alguma confusão entre os termos dupla-chalupa, barca longa e corveta.

Em 1765, o novo regulamento francês tende a definir o tipo de construção de acordo com a sua artilharia, sendo então as corvetas classificadas em duas ordens. As primeiras, de 20 canhões de 6 libras, e as segundas, de 12 canhões de 4 libras.

Depois da Guerra da Independência Americana, quando as fragatas abandonam os canhões de 8 libras, estes são aproveitados para as corvetas. Assim, em 1786, de acordo com a nova Marinha do Chevalier de Borde, ordenou-se a construção de 60 corvetas, vinte das quais eram de 24 canhões de 8 libras, e outras vinte com 20 canhões de 6 libras (BOUDRIOT, 1990, p. 6).

Embora os ingleses venham mais tarde a incorporar o termo “corveta”, a tendência geral é de as designarem como chalupa (*Ship Sloops*), termo que se aplicava a quase todos os navios com menos

de 20 canhões, *not rated*, portanto abaixo dos *Sixth Rate*.

Originalmente de apenas um mastro, em 1714 surgem as primeiras chalupas com dois mastros, de 8 a 12 peças de artilharia e, em 1770, acompanhando a propensão para o seu crescimento, tal como em França, o seu armamento subia para as 14 e 16 peças, de 6 libras (WINFIELD, 2007, p. 294).

Por vezes, tendem a confundir-se com aquilo que os ingleses designavam por *Post Ship* (*frégates d'avis* em francês), sobretudo por causa da coincidência de algumas das suas missões, no entanto, estes eram muito mais parecidos com as fragatas, classificados como *Sixth Rate*, e possuíam tolda e castelo.

No tocante à corveta de Vicente Foro, a primeira a ser construída no novo Arsenal Real (e muito provavelmente com dimensões superiores às da Companhia Geral do Comércio), sabemos que o projeto remonta aos inícios de 1785. Nesta data, o governador do Pará, Martinho de Sousa e Albuquerque, informa Martinho de Melo e Castro, secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, da sua necessidade para vigia das fronteiras, e que o Mestre da Ribeira tinha dado início à sua construção. No mesmo ofício, fala ainda da falta de um mestre especializado, de oficiais de carpinteiro, e de dois calafates, assim como de diverso material, como armamento, palamenta, cabos, lonas, brins, pano, ferro em barra, pregaria, ferro com amarras, duas agulhas de marear, como também de um piloto com seu praticante, marinheiros e índios, claro sintoma das enormes carências daquele arsenal¹⁸. A corveta iria suprir a necessidade de vigia do Canal do Norte, zona frequentada por desertores e escravos fugidos, ocupando deste modo, a tarefa que anos antes, em 1775, ao tempo de Pereira Caldas, tinha sido atribuída às duas chalupas de guerra construídas no Pará, por desenho de Manuel Vicente Nunes (*Nossa*

Senhora do Bom Sucesso e *Nossa Senhora da Boa Viagem*). Estas, com 53 pés de comprimento e apenas 8 peças de artilharia, já tinham sido abolidas pelo governo seguinte, de José Telo de Meneses, em 1780 (SALDANHA, 2018a, p.118), ficando a importante vigia da costa às mãos de uma pequena canoa de meia coberta.

No ano seguinte, em Agosto de 1785, o governador envia para Lisboa o referido “Plano de Navio” para ser aprovado, não obstante referir que já se estava a fabricar, achando-se prontas as formas, e extraindo-se das matas, as madeiras para se dar princípio à obra.

Não deixa de ser curiosa a observação, que “do Risco tenho determinado mandar-lhe tirar toda a talha por julgar supérflua semelhante despeza.”¹⁹. Isto está plenamente de acordo com as ordens que o Almirantado britânico, durante os anos 80, havia determinado para os seus navios, sobretudo para os *unrated* e para as classes mais baixas, que deveriam ter o mínimo de decoração e de entalhes, para poupar nos custos, face à guerra com a França e outras nações.

Consoante atesta um documento de 1792, infelizmente o projeto não foi avante, dadas as dificuldades financeiras e materiais que se colocavam: “...por Outra Ordem de Sua Magestade, se devesse construir, e conservar, em Corso na Boca deste Rio, uma corveta de 16 a 20 Peças, devo crer que pelo mesmo motivo de evitar despesas se não deu à sua devida execução”²⁰.

Com medidas superiores às anteriores corvetas (e das chalupas de guerra mencionadas), possivelmente refletindo um acréscimo das necessidades de segurança daquela zona, tinha c. de 89 pés de comprimento (13 balizas), 75 pés de quilha, 22 pés de boca, e 10 pés de pontal a meia-nau²¹. Curiosamente, o seu rácio era de 4:1, exatamente o mesmo que Joaquim Vicente aplicara às suas canoas cobertas, e o utilizado

nos navios de Manuel Vicente Nunes, construídos no Arsenal de Lisboa e nos do Brasil. E isto é inédito, se compararmos, por exemplo, com o rácio das corvetas francesas.

Veja-se, por exemplo, as medidas apresentadas por Nicholas Ozanne, nas suas *Tables comparatives des principales dimensions ...* de 1764, para as corvetas de 12 canhões (a única topologia indicada) - comprimento de 60 a 70 pés; boca de 18 a 20 pés; pontal de 9 a 10 pés; 1ª bateria com canhões de 4 libras; e uma equipagem de 70 a 80 homens – cujo rácio era de 3,5:1 (OZANNE, 1764: pl22).

Estas proporções não parecem ter mudado muito até inícios do século XIX, como se depreende pelas medidas enumeradas por Gicquel Des Touches, em 1818. Ele divide as corvetas em seis tipos diferentes, de acordo com o número de peças de artilharia e respetivos calibres: as de 22 canhões de 24 libras (+2 de 12 £); as de 18 canhões de 24 £ (+ 2 de 12£); as de 20 canhões de 6£; as de 20 canhões de 8£; as de 20 canhões de 6£; e as de 16 canhões de 6£. (TOUCHES, 1818: Tabl. 2éme). As medidas mais próximas da corveta do Pará são estas últimas, com um comprimento entre os 80 a 81, boca de 24,8 a 25,8; e um pontal de 10.81 a 11.81 pés. Como se pode observar, o rácio daquelas corvetas francesas varia consoante a sua dimensão, que vai de 3,8:1 (as maiores), até 3,2:1, nunca atingindo, portanto, os 4:1 do navio projetado no Arsenal do Pará.

Quanto ao armamento, sendo de 9 portinholas por banda, teria cerca de 16 a 20 peças de artilharia, dispostas no convés (talvez mais alguns falconetes sobre as amuradas), e não obstante a inexistência de referências ao seu calibre, ele deveria andar pelo de 4 libras (ou talvez de 6 libras), tendo em conta a missão de guarda-costa, e o espaço entre portas de 6 pés, em perfeita sintonia com as dimensões e características das corvetas referidas por Blaise Olivier.

A sua tipologia também lembra as famosas chalupas de guerra inglesas da classe *Swan*, desenhadas pelo responsável da Marinha John Williams, em Janeiro de 1766, criando o design padrão para as chalupas da marinha britânica durante a Guerra de Independência Americana. Estas, de dimensão um pouco superior (96ft 7in x 26ft 9in x 12ft 10in, de rácio de 3,6:1), tinham 16 canhões de 6£ (8 por banda). No entanto, com tolda e castelo, não eram navios de convés corrido, como a de Vicente Foro.

Quanto ao velame, não referido pela documentação, não devia diferir muito do habitual, com pano redondo, grande, gávea e joanete, traquete, velacho e joanete, carangueja com latina quadrangular, e duas velas triangulares sobre o gurupés.

A vista do Plano de Perfil, mostramos também as indicações precisas do construtor, com o cabrestante, a bomba de esgoto, e a chaminé (?) à proa. A decoração que, como vimos, se sugeriu ser eliminada, estava mais de acordo com a tipologia inglesa (e da classe *Swan*), com o corrimão ornamentado do pavês, a não ultrapassar a posição dos turcos.

O BERGANTIM BARCO MACHO (1792)

Para além desta corveta, seria de colocar a hipótese de Vicente Foro ter também estado envolvido no projeto da construção de um bergantim, o *Barco Macho*, pedido pela corte de Lisboa, em Outubro de 1787, e fabricado no verão de 1792²².

De dimensões ligeiramente menores que a corveta, de dois mastros com velame idêntico; tinha 9 remos por banda; montava 16 peças de artilharia, (de 6 ou 8 libras) com 8 portinholas por banda²³; e cuja viagem inaugural (11 Setembro 1792) se encontra representada no conhecido *Prospecto da nova Praça do Pelourinho*, existente na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

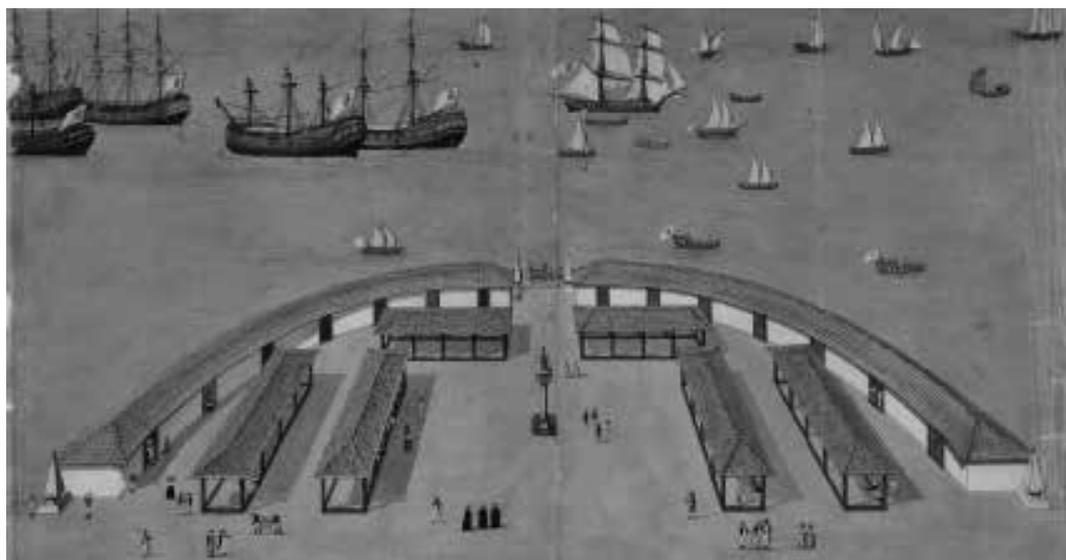


Figura 7 - *Prospecto da nova praça do pelourinho mandada fazer pelo governador e capitão general D. Francisco de Souza Coutinho. Representa a sahida do novo bergantim de guerra n° 1, que o mesmo fez construir. Aquarela, sem data, [1792], Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1255478*

Este navio iria suprir as necessidades de vigia do Cabo do Norte, e o controlo da entrada do Amazonas, que se encontrava indefeso, há mais de uma dúzia de anos, perante a ameaça crescente da França, por terem sido suprimidas as duas canoas artilhadas que prestavam esse serviço, e por não ter sido construída a referida corveta em 1786²⁴.

Contudo, este navio parece ter sofrido de diversos problemas, tendo arribado logo na viagem inicial, sendo alvo de diversas críticas, da parte de muitos tripulantes, dos grandes balanços que dava.

Em sua defesa, veio o próprio governador, Francisco de Sousa Coutinho, referindo-se às qualidades do bergantim, o qual, para além de ter custado muito menos do que mandar fazer duas canoas, ou uma corveta de raiz²⁵, podia navegar à profundidades de apenas sete pés, o que era perfeitamente adequado para o que se pretendia das suas missões, de vigia e reconhecimento, tendo de cruzar entre baixios, parcéis, ilhas e canais irregulares, e de fortes correntes: “nem elle merece tal denominação [bergantim], senão pelo seu aparelho, e da figura que apresenta fora

do lume d’ágoa, para baixo he huma grande Canôa de suficiente carga, e muito própria para navegar em Rios”²⁶.

Em outubro seria desarmado, e armado com peças de calibre inferior, de 4 libras, retiradas do navio *Príncipe da Beira*, suficientes para cumprir a sua missão, ao mesmo tempo que o tornava mais leve, e menos exigente em termos de tripulação²⁷.

No entanto, podemos igualmente supor que o projeto tenha sido delineado pelo Mestre Manuel José da Silva (act. 1789-1796), que chegou a Belém em Julho de 1789, e ali faleceu a 26 de Abril de 1796. Este, foi encarregue pelo governador, em 1791, de construir uma charrua de grandes dimensões, medindo 127,5 pés de comprimento e 34 pés de boca. Sabemos que o risco dela era de sua autoria, constituindo mais um exemplo do desenvolvimento do Arsenal do Pará, capaz de delinear os seus próprios navios. Aprovado com ligeiras modificações, efetuadas por Torcato José Clavina, ele estaria na base da charrua *Princesa Real*, lançada ao mar a 25 de Maio de 1793²⁸, uma das três ali construídas por José da Silva (seguida

pelas *São João, o Magnânimo*; e a *São Carlos, Augusta*, em 1795).

Após a sua morte, o cargo seria assumido pelo então Contramestre, Joaquim Gomes da Mota (act. 1796-1800)²⁹, o qual

retomaria a fase de produção de navios de guerra no Arsenal do Pará, e uma das mais dinâmicas, com a construção de diversas fragatas³⁰.

FONTES MANUSCRITAS

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO [AHU], Lisboa

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

Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO [ANTT], Lisboa

ACP Manuel Barata DL 284,02.15) 680. 1784/1787 - Documentos do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Projecto Reencontro mf. 120, of. 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)

OBRAS

ACERRA, Martine (ED.). *Les Marines De Guerre Européennes: XVII-XVIIIe Siècles*. Paris: Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1985.

BOUDRIOT, Jean. *Historique de la Corvette (1650-1850) et Monographie de la Créoule 1827*. Paris: Edit. Para J. Boudriot, 1990.

CRUZ JÚNIOR, Abílio. *O Mundo Marítimo Português na Segunda Metade do Século XVIII*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2002.

ESPARTEIRO, António Marques. *Três séculos no Mar, 1640-1910*. 11 Partes. 32 vols. Lisboa: Ministério da Marinha, 1974-1987.

FALCÃO, Edgard Cerqueira. *Viagem filosófica às Capitánias do Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá*. São Paulo: Gráfica Brunner, 1970.

GONÇALVES, António. "Navios de Vela". In: PEREIRA, José Manuel Malhão (Coord.). *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar. 1669-1823*. Lisboa : Academia de Marinha, 2012, pp.29-113.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo : Companhia Editora Nacional. Coleção Brasiliana, 1968.

LEIVAS, Claudio Pereira e LEVY, Scavardo. *História da Intendência da Marinha*. Vol. I. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1972.

MCLAUGHLAN, Ian. *The Sloop of War: 1650-1763*. Yorkshire: Seaforth Publishing, 2014.

PATACA, Ermelinda Moutinho. “Arte e ciência na Amazônia no século XVIII: o Prospecto da Vila de Cameté”. In: *Caiana. Revista de Historia del Arte y Cultura Visual del Centro Argentino de Investigadores de Arte (CAIA)*. Nº 5 | Año 2014, pp.62-79

PEREIRA, José Manuel Malhão (Coord.). *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar. 1669-1823*. Lisboa: Academia de Marinha, 2012.

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.

SALDANHA, Nuno. “Do Tejo para o Amazonas. As chalupas de guerra de Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775)”. In: *Navigador: subsídios para a história marítima do Brasil*. V.14, nº. 27. Rio de Janeiro: Junho 2018. 2018a

SALDANHA, Nuno. “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)”. In: *Navigador: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro, V. 14, no 28. Rio de Janeiro: Dezembro 2018. 2018b

SALGADO, Augusto A. Alves. «Arsenais e Estaleiros». In: PEREIRA, José Manuel Malhão (Coord.). *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar. 1669-1823*. Lisboa: Academia de Marinha, 2012, pp.185-204.

SARAIVA, Cardeal. “Lista de Alguns Artistas Portuguezes, coligida pelo Auctor de Escriptos e Documentos no decurso das suas leituras em 1825 e 1839”. In: *Obras Completas do Cardeal Saraiva (D. Francisco de S. Luís) Patriarcha de Lisboa*. Tomo VI. Lisboa: Imprensa Nacional, 1876.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da construção naval no Brasil*. Rio de Janeiro: Liga dos Amigos do Museu Naval; Fundação de Estudos do Mar, 2001.

TOUCHES, P. G. Gicquel des. *Tables Comparatives des Principales Dimensions des Bâtimens de Guerre Français et Anglais de tous Rangs*. Paris: Libraire pour la Marine, 1817.

UNGER, Richard W. « Conception et construction des vaisseaux de guerre européens aux XVIIe et XVIIIe siècles ». In: ACERRA, M. ; MERINO, J. ; MEYER, J., *Les marines de guerre européennes XVIIe-XVIIIe siècles*. Paris: Presses de l'Université de Paris Sorbonne, 1998, pp. 29-44.

WINFIELD, Rif. *British Warships in the Age of Sail, 1714-1792. Design, construction, careers and fates*. Minnesota: Seaforth Publishing, 2007.

NOTAS

¹ [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.

² [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.

³ “Pela da Marinha. ...em ultimo lugar Joachim Vicente, que tinha sido Mestre dos caranguejos, passou no tempo do Ex.mo Snr. João Pereira a Mestre dos Lagartos juntamente”. (fol. 38).

⁴ [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. Certidão 2. AHU_CU_013, Cx. 84, D. 6902.

⁵ [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. Certidão 4. AHU_CU_013, Cx. 84, D. 6902.

⁶ [ANTT], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1785, Março, 15. Ofício de Martinho de Sousa e Albuquerque, governador e capitão general do Grão-Pará e Rio Negro, dirigido a Martinho de Melo e Castro, secretário de Estado da Marinha e do Ultramar sobre: a satisfação com a aprovação de sua majestade D. Maria I, pelas providências que tomou em relação ao bergantim francês; vigia de todos os movimentos franceses na costa e na margem setentrional do rio Amazonas; necessidade de construir uma corveta para a vigia da fronteira; necessidade de um mestre especializado, oficiais de carpinteiro e dois calafates; o mestre da ribeira Joaquim Vicente Foro irá iniciar a construção da corveta, necessitando do seguinte material: armamento, palamenta, cabos, lonas, brins, pano, ferro em barra, pregaria, ferro com amarras, duas agulhas de marear, como também um piloto com seu praticante, marinheiros e índios. Até à feitura da corveta irá estar de vigia no canal do Norte, (zona frequentada por desertores e escravos fugidos), um pequeno barco de coberta; projectos de povoamento para travar os avanços franceses. Cópia. (ACP Manuel Barata DL 284,02.15) 680. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e Fundação da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. 120 Microfilme nº 120 1784/1787 – doc. 78

⁷ Não podemos deixar de expressar, uma vez mais, os nossos agradecimentos ao nosso colega e amigo, Augusto Alves Salgado, pela chamada de atenção para a existência deste desenho no espólio do AHU.

⁸ 1796, Agosto, 10, Pará. Carta do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para a rainha [D. Maria I], sobre a entrega dos planos de construção de três naus de linha ao empreiteiro da Fábrica das Madeiras, Joaquim Vicente Foro. Anexo: ofícios e relação (cópias). AHU_CU_013, Cx. 107, D. 8469.

⁹ Por vezes as canoas eram também designadas como botes. As mais ricas, para transporte de pessoas de importância, cobertas, eram o que de mais próximo se podia comparar às luxuosas galeotas reais da Corte, embora a sua decoração fosse menos rica.

¹⁰ Esta dimensão podia ir mesmo até aos 75 palmos, como consta de uma canoa de 1738 (C75xB15xP5,5 palmos), que se dizia poder levar 150 pessoas à vontade, e até mais de duzentas.

¹¹ José Joaquim Freire, *Prospecto da Villa de Barcellos, antigamente Aldêa de Mariuá, creada Capital da Capitania de S. Joseph do Rio Negro, pelo Illm.º Exmº Snr. Francisco Xavier de Mendonça Furtado, por Provisão de 6 de Mayo de 1758. Está situada na margem austral do Sobre-dito Rio Negro...* Aquarela, 1785, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095061

¹² Já não como governador, cargo que abandonara em 1780 a favor de José Nápoles de Meneses (e depois substituído por Martinho de Sousa Albuquerque em 1783), mas como Encarregado das Demarcações do Rio Negro e Capitão-General.

¹³ José Joaquim Freire, *Prospecto da Villa de Cameté e da entrada que fez o Ill.mo Sr. Martinho de Souza e Albuquerque Gov.or e Cap.m General do Estado na tarde do dia 19 de Janeiro de 1784.* Aquarela, 1784, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1309089.

¹⁴ Veja-se *Mappa de todas as Canoas e mais Embarçaçoens pequenas que constituíão a interior Marinha do Serviço Real no Estado do Grão Pará, em o fim do Anno de 1779*, in Ferreira, 1787, fol. 69

¹⁵ Semelhante a esta, mas com cobertura de colmo na encoberta, de encarnado sem o emalhetado, é a canoa que se representa num desenho de José Codina, intitulado “Vista do arraial que se pos no Rio Ixié, junto à cachoeira do mesmo Ixié”, não datado. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095057.

¹⁶ Para o século XVIII refere apenas duas, produzidas na Índia, em 1779 e 1784.

¹⁷ Sendo duas de invocação desconhecida, a *S. Francisco Xavier* (1763), a *S. Pedro Gonçalves* (1768), e a *Nossa Senhora da Oliveira* (1768). Por aquele estado brasileiro, nos anos 70, aparecem também referidas a *Nossa Senhora da Conceição e Almas; Nossa Senhora das Necessidades; Santa Ana, S. José e Almas; Nossa Senhora do Bom Sucesso; S. Francisco de Paula; S. Francisco e Providência; S. Paulo; S. José; S. Pedro*, embora mais vocacionadas para a ligação entre Belém e Lisboa.

¹⁸ [ANTT], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1785, Março, 15. Ofício de Martinho de Sousa e Albuquerque, governador e capitão general do Grão-Pará e Rio Negro, dirigido a Martinho de Melo e Castro, secretário de Estado da Marinha e do Ultramar sobre: [...] necessidade de construir uma corveta para a vigia da fronteira; necessidade de um mestre especializado, oficiais de carpinteiro e dois calafates; o mestre da ribeira Joaquim Vicente Foro irá iniciar a construção da corveta, necessitando do seguinte material: armamento, palamenta, cabos, lonas, brins, pano, ferro em barra, pregaria, ferro com amarras, duas agulhas de marear, como também um piloto com seu praticante, marinheiros e índios. Até à feitura da corveta irá estar de vigia no canal do Norte, (zona frequentada por desertores e escravos fugidos),

um pequeno barco de coberta; (ACP Manuel Barata DL 284,02.15) 680. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e Fundação da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. 120 Microfilme nº 120 1784/1787 – doc. 78.

¹⁹ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1786, Agosto, 17, OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Grão-Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando o projecto de construção de uma corveta a utilizar como Guarda-Costa no Cabo do Norte, elaborado pelo mestre Joaquim Vicente Foro. planta anexa AHU-CART-013, R.I.5. AHU_CU_013, Cx. 95, D. 7577.

²⁰ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1792, Setembro, 30. OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a nomeação do capitão António José de Freitas e respetiva tripulação para embarcarem no bergantim construído na capitania do Pará e relatando a primeira viagem realizada por aquela embarcação. AHU_CU_013, Cx. 102, D. 8082, fol. 3.

²¹ Não tinha remos, como as chalupas, nem leme de cana.

²² Em 1773 existiam dois bergantins na Ribeira de Belém, de dois mastros, um deles partilhava a artilharia de 10 peças (+3 falconetes e 2 pedreiros) com um *hiate*; o outro, o *Nossa Senhora das Mercês*, com 14 remos por banda, e aparelho de linho, destinava-se às viagens do Estado.

²³ Veja-se nota 20.

²⁴ Ainda em Julho de 1792, se queixava o governador da necessidade premente de protecção, referindo-se ao episódio de uma embarcação francesa ter entrado pelo Amazonas acima, facto que teria estado na base da iniciativa real de construir a dita corveta. Nesta data, Francisco de Sousa Coutinho, ordenou que se reformasse uma barca de 80 pés de comprido e 21 de largo, mandando correr uma coberta, e levantar a borda, para a armar com 16 peças de artilharia.

²⁵ Segundo a Conta de Despesa, apresentada a 14 de Janeiro de 1793, o custo terá orçado a soma de 2 133\$325 reis.

²⁶ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1793, Janeiro, 4, OFÍCIO do [governador e capitão General do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o modo de conservação das carnes na vila de Chaves, as más qualidades do bergantim “Barco Macho”, segundo o piloto José de Trindade, e as informações geográficas recolhidas durante os trabalhos de Demarcação Territorial de Limites na capitania do Rio Negro. Anexo: conta, mapa e ofícios (cópias). AHU_CU_013, Cx. 102, D. 8112.

²⁷ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1792, Outubro, 2, Pará. OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Couti-

nho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre se ter desarmado o bergantim para que, juntamente com uma canoa, proceder à sondagem e marcação dos baixios que existem na costa do Pará. AHU_CU_013, Cx. 102, D. 8084.

²⁸ Teve um custo final de 12 129\$240 reis.

²⁹ Segundo o *Livro Mestre dos Oficiais da Armada Portuguesa, anos 1744-1811*, sendo construtor do Arsenal do Pará, foi provido em Segundo Tenente, a 11 de Abril de 1798, e depois a Primeiro Tenente, a 3 de Outubro de 1800.

³⁰ Fez pelo menos a *Pérola* (1797-1831), fragata de 44 peças, a *Amazona* (1798-1831), fragata de 50 peças. E talvez também seja o autor da fragatinha *Princesa da Beira* (1798-1841) que aparece como corveta em 1824 (em 1836, armada em charrua, passou a chamar-se *Mondego*), e do bergantim *Espadarte* (1799-1803).

As políticas de reaparelhamento naval da Marinha do Brasil, 1904-1945*

The Brazilian Navy naval refit policy, 1904-1945

Ludolf Waldmann Júnior

Doutor em Ciência Política pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar).

RESUMO

A Marinha brasileira elaborou diversos programas de reaparelhamento naval durante a primeira metade do século XX. Em 1904 e 1906 houve a aprovação de ambiciosos programas navais, porém a nova Esquadra acabou se tornando obsoleta antes de 1914. Nas décadas seguintes foram apresentadas novas propostas de reaparelhamento, porém a crise política e econômica impediu a renovação naval. O cenário mudou apenas na Era Vargas, quando houve um novo programa naval foi implementado. Com o início da Segunda Guerra Mundial e a aliança com os Estados Unidos, a Esquadra brasileira passou por uma ampla modernização. Nosso objetivo é compreender a trajetória e quais elementos foram relevantes na elaboração e aprovação destes programas de renovação naval neste período, tendo-se em consideração o quadro político internacional e doméstico, bem como a organização da Marinha.

PALAVRAS-CHAVE: Poder naval; Brasil; Política de aquisições navais; História naval

ABSTRACT

The Brazilian Navy has prepared several naval refit programs during the first half of the twentieth century. In 1904 and 1906 ambitious naval programs were approved, however the newly acquired fleet eventually became obsolete before 1914. In the following decades new proposals were made, but the political and economic crisis prevented a naval renewal. The scenario only changed during Vargas Era, when a new naval program was implemented. With the beginning of World War II and the alliance with the United States, the Brazilian fleet was modernized. Our objective is to understand the trajectory and which elements were relevant to the elaboration and approval of the naval renewal programs in this period, taking in account the international and domestic politics as well the organization of the navy.

KEYWORDS: *Naval power; Brazil; Naval procurement policy; Naval history*

A primeira metade do século XX foi marcada por diversos programas de renovação naval, alguns bastante ambiciosos e outros preocupados em equipar a Esquadra com o mínimo necessário para seu funcionamento. Durante este período, no qual a tecnologia naval se desenvolveu de maneira acelerada, a Marinha do Brasil passou por um processo de modernização descontínuo, marcado por saltos tecnológicos e períodos de estagnação.

Os anos iniciais desse centênio foram marcados por ambiciosos programas de reaparelhamento naval, que visavam uma verdadeira reorganização da Marinha após um período de acentuado declínio de seu poderio naval no final do século anterior. Entre

*Artigo recebido em 4 de outubro de 2019 e aprovado para publicação em 1 de novembro de 2019.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 15, nº 30, p. 46-66 – 2019.

1906 e 1910 foi incorporada uma Esquadra novíssima, que contava com poderosos e modernos *dreadnoughts*, porém ela acabou tornando-se obsoleta mesmo antes do início da Primeira Guerra Mundial. As duas décadas seguintes foram marcadas por planos de reequipamento malfadados e um contínuo declínio do Poder Naval brasileiro. Essa difícil situação mudou após a ascensão do governo Vargas, que em meio à crise econômica e tensões políticas (tanto domésticas como internacionais) buscou modernizar a Esquadra brasileira. Não obstante, ao início da Segunda Guerra Mundial a Marinha ainda estava despreparada para a guerra, porém dentro do quadro de aliança com os Estados Unidos, passou por uma intensa modernização durante o conflito, que resultou num novo salto tecnológico que tornou a Esquadra brasileira uma moderna força antissubmarino.

Neste artigo, buscamos entender quais foram as políticas de reaparelhamento da Marinha na primeira metade do século XX, em especial entre a aprovação do programa naval de 1904 e a apresentação dos planos de modernização ao final da Segunda Guerra Mundial. Neste período, a tecnologia naval avançou de maneira extraordinária, no qual surgiram poderosos *dreadnoughts*, bem como meios que transformaram a guerra sobre a água num modelo em três dimensões com o aparecimento dos submarinos efetivos, aviões e navios aeródromos (BLACK, 2009). O Brasil, que então era incapaz de produzir tecnologia naval avançada e mesmo belonaves modernas por não ter a base industrial necessária, teve que se reaparelhar através de uma série de propostas de renovação naval nestas décadas, nas quais o país vivenciou diferentes governos e mesmo regimes políticos com interesses e compromissos diversos. Iniciamos nosso artigo com uma breve discussão

teórica sobre quais são os elementos que interferem e moldam as decisões de aquisição de armamentos. Posteriormente, buscamos entender as políticas de reaparelhamento naval no período, destacando como considerações políticas moldaram e influenciaram as decisões tomadas.

POLÍTICA E AQUISIÇÃO DE MATERIAL DE DEFESA

O que é política de reaparelhamento naval? Utilizando o esquema proposto por Huntington (2002) sobre o desenho da política de segurança nacional, podemos entendê-la como parte do nível operacional desta, que trata de questões sobre qualidade, quantidade e emprego dos meios militares para defesa nacional, particularmente em seu aspecto naval. Assim, na teoria, o processo de aquisição de equipamentos de defesa é encarado como parte de um sistema mais amplo e complexo de planejamento a longo prazo que visa desenvolver, de modo racional, as capacidades necessárias para proteger os interesses do Estado, considerando-se os possíveis cenários internacionais futuros (SORENSEN, 2009; FARRELL, 1997).

Na prática, o processo de decisão tende a ser moldado e influenciado por uma série de atores interessados e considerações político-econômicas mais amplas, já que mesmo questões como a definição dos interesses do Estado e as ameaças que precisam ser respondidas são resultado da percepção de seus governantes e grupos sociais politicamente relevantes. Desta maneira, uma questão chave nos estudos sobre políticas de aquisição de equipamento de defesa é entender o quanto cada ator interessado, instituições e considerações político-econômicas tende a influenciar e determinar as escolhas realizadas (SORENSEN, 2009). Nesta perspectiva, há autores que ten-

dem enfatizar diferentes abordagens, incluindo aquelas de política doméstica/burocracia, questões internacionais e mesmo as dinâmicas tecnológicas dos próprios armamentos². Neste trabalho, buscamos dialogar com essas diferentes abordagens, mostrando como diferentes considerações tiveram impactos tanto na elaboração como na consequente implementação (ou não) dos programas de aquisição naval.

O primeiro fator (ou *input*) que influencia na política de reaparelhamento é o cenário internacional, algo fundamental na própria definição da política de defesa nacional. Aqui são identificados ameaças e aliados, crises e oportunidades; a partir deste quadro de conjuntura, são tomadas as decisões referentes à aquisição de meios. Uma Marinha, como parte das Forças Armadas, é um instrumento tanto de defesa nacional como de diplomacia (TILL, 2013), cujo emprego e composição devem estar de acordo com os interesses e objetivos visados pelo Estado e sua atuação junto ao sistema internacional.

Outro fator externo importante, específico para o caso brasileiro no período analisado, é a dinâmica do desenvolvimento tecnológico e da indústria dos armamentos. Por causa de seu processo de industrialização tardia, o Brasil não acompanhou o progresso tecnológico naval da época e passou a depender da indústria estrangeira para conseguir se armar (VIDIGAL, 1985). Desta maneira, o país teria que fazer determinadas escolhas tecnológicas dentro de um processo de inovação externo, cuja dinâmica estava mais atrelada às necessidades das potências industriais-navais e interesses das empresas do setor. Além disso, as próprias indústrias de armamentos agiam como atores interessados dentro da política de reaparelhamento naval, buscando maximizar seus lucros nas negociações para vendas

de equipamento de defesa. Outro aspecto relevante são as considerações políticas existentes no comércio internacional de armamentos. Se até a Primeira Guerra Mundial existia uma notável liberdade de negociação, a partir deste conflito houve uma progressiva regulação estatal sobre a atividade. A partir de então, o fornecimento de material bélico torna-se uma questão de política externa, sendo utilizado como meio de obter vantagens político-econômicas em outras negociações ou criar e desafiar esferas de influência (FALTAS, 1986; CATRINA, 1988).

Em âmbito interno, a própria organização do Estado tende a influir no processo de decisão, já que as instituições criam os caminhos e regras pelas quais a política de reaparelhamento é moldada e implementada. Neste aspecto, cumpre observar que a relativa autonomia das Forças Armadas, predomínio do executivo e pouco interesse legislativo nas decisões de defesa nacional, que ainda hoje têm grande peso na análise da política de defesa nacional (OLIVEIRA, 2005), também eram válidas no período analisado. A questão das interações entre as burocracias civis e as corporações armadas, entendido aqui como o paradigma das relações civil-militares, também assume grande relevância tanto no processo de elaboração dessa política como na sua implementação.

Questões econômico-financeiras também são um elemento importante das considerações de política interna, ainda que seja relevante observar que tendem a ser menos determinantes do que se pode imaginar, uma vez que questões de política externa podem avalizar transferências e acesso a armamentos a custos simbólicos. Não obstante, as questões financeiras têm peso, sobretudo em questões qualitativas e quantitativas em relação aos equipamentos bélicos disponíveis (FALTAS, 1986). Por fim, um último elemento

importante é a própria dinâmica da conjuntura política doméstica. Uma política de reaparelhamento pode ganhar aliados ou adversários, dependendo do jogo dos atores e seus interesses políticos; da mesma maneira, esses mesmos atores ressignificam e enfatizam aspectos do processo de aquisição de modo a contribuir com as políticas de sua preferência.

Finalmente, apontamos também que considerações institucionais da Marinha também influenciam a política de reaparelhamento. A organização administrativa tende a importar por determinar quais são os atores importantes na elaboração dessa política, seja com poderes propositivos ou de veto. Neste aspecto, cumpre lembrar que sempre existem divergências internas entre a oficialidade, os chamados “partidos tecnológicos”, quanto às preferências de estratégias, fornecedores e equipamentos de defesa (MARTINS FILHO, 2015). Essas dissensões tendem a ser refletidas também no contato que estes grupos de oficiais têm com o mundo civil, o que insere aqui também considerações sobre as relações civis-militares (HUNTINGTON, 2002). Há também o fator das condições internas favoráveis à inovação (TILL, 2013)³: como burocracia, os oficiais de Marinha podem preferir escolhas que permitam a manutenção dos padrões existentes e conhecidos, que dão familiaridade e regularidade necessária para o funcionamento da organização (SORENSEN, 2009). Por fim, cabe apontar também que frequentemente pode haver conflitos intra-militares, isto é, entre os diferentes serviços e armas das Forças Armadas. Essas disputas tendem a se intensificar em momentos de austeridade financeira e em ocasiões onde um determinado sistema bélico é considerado particularmente prestigioso ou opera na área cinzenta que delimita os campos de atuação (FARRELL, 1997).

1904-1910: OS PROGRAMAS NAVAIS DE NORONHA E ALEXANDRINO

O Poder Naval brasileiro no início do século encontrava-se em declínio, num processo que ocorria desde o final do Império. Após a Guerra do Paraguai (1864-1870), na qual a Esquadra brasileira passou por um processo de intensa modernização, a desmobilização e as fortes reduções no orçamento naval contribuíram para que a Marinha não continuasse a acompanhar o acelerado processo de inovação tecnológica no mundo industrializado. A Proclamação da República e o caos político que se seguiu até a consolidação do novo regime também impuseram novos obstáculos para a modernização naval brasileira. Neste período, a profunda divisão da corporação, resultante da Revolta da Armada (1893-1894), bem como dificuldades financeiras impediram a implementação das grandes reformas e programas de reequipamento que eram defendidas por militares e políticos civis. As aquisições navais feitas na época, quando não envolvidas em polêmicas, não tinham uma orientação política muito bem definida, o que resultou numa Esquadra heterogênea e desarticulada que refletia as diferentes percepções de Poder Naval vigentes (VIDIGAL, 1985; MARTINS FILHO, 2010; ARIAS NETO, 2014)⁴.

O cenário começou a mudar a partir do início do governo Rodrigues Alves (1902-1906), que escolheu para a pasta da Marinha o Almirante Júlio César de Noronha, um florianista convicto que na década anterior tinha se engajado em diversos estudos para implementação de reformas e reequipamento naval. Em 1904, o ministro apresentou um ambicioso programa naval que previa a aquisição de uma moderna Esquadra e uma verdadeira reorganização da corporação, inclusive com a criação de um porto militar e infraestrutura necessária para manutenção e mesmo

fabricação de novas unidades (MARTINS FILHO, 2010; ARIAS NETO, 2014).

O programa de 1904, em sua versão final, estabelecia a aquisição de uma Esquadra composta por três encouraçados de 15 mil toneladas e canhões de dez polegadas, três cruzadores-couraçados de pouco mais de 9 mil toneladas e artilharia de dez polegadas, seis contratorpedeiros de 400 toneladas, doze torpedeiras (metade com 130 toneladas e 50 toneladas) e três submarinos⁵. Essas escolhas refletiam a sua ideia de “justo meio”, que combinaria questões de qualidade, quantidade, dimensão e número de unidades de modo mais adequado às necessidades e capacidades do País, tendo um pressuposto que combinava aspectos da tradição francesa da *Jeune École* com princípios do pensamento de Mahan (MARTINS FILHO, 2010).

A elaboração deste programa, contudo, apresenta certos aspectos nebulosos. A excessiva centralização administrativa e personalista da Marinha, centrada na figura de seu ministro, era um aspecto notável da corporação durante todo o período da Primeira República (CAMINHA, 1989) e impactou os projetos de renovação naval. Além disso, os planos eram de criação exclusiva do Almirante Noronha, não obstante o auxílio e influência dos estaleiros britânicos (sobretudo a Armstrong) que presumivelmente fabricariam as novas belonaves (MARTINS FILHO, 2010).

O programa naval contava com grande apoio governamental, particularmente do chanceler Barão do Rio Branco, que então acreditava que o País se encontrava perigosamente desarmado e entendia que a posse de uma Esquadra poderosa redundaria em ganhos para sua política externa e de prestígio (ALSINA JÚNIOR, 2015). Os aspectos político-estratégicos dos planos navais foram revelados nas próprias discussões sobre o programa no Congresso:

era necessário retomar a supremacia naval brasileira no continente sul-americano (MARTINS FILHO, 2010). Essa era uma preocupação em particular com a Argentina, que nas décadas anteriores tinha criado uma Marinha moderna e poderosa, e que se configurava como o principal rival do Brasil no sistema de equilíbrio de poder regional (WALDMANN JÚNIOR, 2018)⁶. Essa visão era traduzida na própria política naval do País, que vislumbrava três cenários distintos do emprego da Esquadra: contra uma nação sul-americana no Atlântico, a Argentina, uma no Pacífico, o Peru, e uma potência extracontinental (ALSINA JÚNIOR, 2015).

O programa foi enviado ao Congresso e aprovado ainda em 1904, sem grandes discussões sobre o tema, que geralmente centravam-se dos detalhes financeiros do projeto (ARIAS NETO, 2014). Nos anos seguintes, o Ministro Noronha focou-se em detalhes de seus planos, que então avançaram muito lentamente e sob duras críticas tanto dentro como fora da Marinha. Se inicialmente a oposição aos planos de Noronha giravam em torno da acusação de que os navios propostos eram de dimensões exageradas⁷, a experiência da Guerra Russo-Japonesa e o lançamento do *Dreadnought* inverteram a lógica dos questionamentos sobre as escolhas do ministro, acusando-o de escolher belonaves de dimensões pequenas e inadequadas, ao mesmo tempo em que investia em cruzadores couraçados considerados obsoletos (MARTINS FILHO, 2010).

A liderança por trás dessas críticas, nos dois momentos, era a mesma pessoa: o Almirante Alexandrino Faria de Alencar. Uma das principais figuras rebeldes durante a Revolta da Armada, onde liderou o Encouraçado *Aquidabã*, ele era senador pelo Amazonas e recentemente havia sido escolhido pelo presidente eleito, Afonso Pena, para pasta da Marinha (MARTINS

FILHO, 2010). A emergência de uma crise política, já no final do governo Rodrigues Alves, entre o presidente e as oligarquias paulistas em relação ao protecionismo do café deu novo caráter político ao programa de Noronha, que passou a ser atacado pelos adversários do governo (ALSINA JÚNIOR, 2015).

A campanha de Alexandrino no Senado teve um sucesso quase instantâneo e, graças ao seu respaldo político, conseguiu obter a modificação da legislação que aprovou o programa naval de Noronha no final de 1906. Ao assumir a pasta da Marinha, o novo ministro apresentou seus novos planos, que consistiam na aquisição de três encouraçados *dreadnoughts* de cerca de 19 mil toneladas e doze canhões de 12 polegadas, três cruzadores *scout* de 3 mil toneladas, quinze contratorpedeiros de 650 toneladas e um navio-mineiro, além de prever a obtenção de alguns submarinos em número não especificado⁸. Alexandrino justificou estas mudanças apontando que seu programa correspondia melhor às últimas inovações na tecnologia naval e que não implicariam novos custos; além disso, apelou por uma deliberação congressual rápida que, graças a seus contatos políticos, resultou na aprovação dos seus planos ainda naquele ano e na assinatura do contrato para fabricação dos navios em 1907 (MARTINS FILHO, 2010).

Assim como no caso do programa naval anterior, este também teve como característica a decisão centralizada e pessoal do ministro, bem como uma clara influência dos estaleiros no seu processo de elaboração⁹, além de que muitos dos argumentos técnicos que baseavam a proposta eram, no mínimo, questionáveis (MARTINS FILHO, 2010). No plano estratégico-político, há mais continuidade do que ruptura, pois os planos de 1906 também visavam à retomada da supremacia naval sul-americana

e, por esta razão, tiveram também apoio de Rio Branco, que se preocupava mais num acréscimo do Poder Militar brasileiro do que propriamente com as características das belonaves (ALSINA JÚNIOR, 2015). Por outro lado, ao aderir à “febre dos encouraçados”, Alexandrino inseriu o Brasil de modo mais decisivo no quadro de profunda instabilidade tecnológica do período, bem como suas consequências políticas (MARTINS FILHO, 2010). Neste sentido, se a Argentina já tinha se sentido ameaçada com o programa de 1904, as notícias da aprovação dos planos de 1906 quase levaram ao desastre, resultando numa corrida armamentista naval na América do Sul que durou até o início da Grande Guerra (WALDMANN JÚNIOR, 2018; SCHEINA, 1988)¹⁰.

Após a aprovação do Programa Naval de 1906, Alexandrino passou a implementar os demais planos para reorganização da Marinha de acordo com o seu projeto, que chamou de “Rumo ao mar”. Ele resultou em reformas administrativas, educacionais e no abandono da construção do porto militar, que foi substituído pela proposta de modernização das instalações já existentes (ARIAS NETO, 2014), porém logo começaram a surgir problemas.

A crise política com a Argentina, que atingiu seu ápice em 1908 quando o chanceler argentino Estanislao Zeballos chegou a defender um ataque preventivo e ocupação militar do Rio de Janeiro, bem como novas dificuldades financeiras levaram ao adiamento da fabricação do terceiro encouraçado e de outros navios (MARTINS FILHO, 2010; ALSINA JÚNIOR, 2015). Quando os *dreadnoughts* chegaram ao País, em 1910, foram recebidos em júbilo, porém a Revolta da Chibata, ocorrida em novembro daquele ano, evidenciou as limitações no preparo profissional da corporação. O acelerado desgaste do material flutuante nos anos seguintes, resul-

tante da falta de manutenção adequada, mostrou também a ausência de uma infraestrutura necessária, transformando os formidáveis navios brasileiros em “idosos na juventude” (MARTINS FILHO, 2010, p. 201). Em dezembro de 1910, pouco depois do levante dos marinheiros, o novo Ministro da Marinha, Joaquim Marques Batista de Leão, resumiu a situação afirmando em seu relatório ministerial que:

Iludida por uma miragem, a Nação Brasileira assistiu à formação de uma Esquadra respeitável, supondo que isto bastasse para uma boa reorganização naval; no entanto, os fatos vieram demonstrar-lhe agora que a posse de um material flutuante aperfeiçoado e forte não é o elemento essencial de uma Marinha de primeira ordem.¹¹

1910-1918: NOVAS DIFICULDADES E A EXPERIÊNCIA DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

Pouco após a chegada do Encouraçado *Minas Gerais* ao Brasil, em março de 1910, um terceiro *dreadnought*, o *Rio de Janeiro*, teve sua quilha batida, porém sua construção foi suspensa pouco tempo depois. Naquela altura, já havia notícias sobre a fabricação dos dois encouraçados argentinos, que eram mais poderosos que os brasileiros, bem como a fabricação dos primeiros *superdreadnoughts* britânicos. Alexandrino, que na época ainda estava à frente da pasta da Marinha, iniciou, então, novas negociações com a Armstrong para modificar o desenho do terceiro colosso, tornando-o ainda maior e mais poderoso, com 31,6 mil toneladas e doze canhões de 14 polegadas. Apesar do seu sucesso em finalizar o acordo antes de sua saída do ministério, o almirante teve que ceder aos seus adversários ao incluir uma cláusula que permitiria novas alterações no

navio. As administrações dos Ministros Marques de Leão e Manuel Inácio Belford Vieira (1910-1913), que eram adversários de Alexandrino, deram grande ênfase a reformas administrativas e no preparo profissional da corporação (CAMINHA, 1989), bem como implementaram mudanças significativas na política de aquisição naval em relação ao seu antecessor.

Foi justamente em meio ao imbróglio do *Rio de Janeiro* que o Ministro Marques de Leão pôde delinear a sua nova política de reaparelhamento, quando anunciou que não investiria em belonaves de deslocamento exagerado. O almirante parece ter considerado inclusive em mudar de fornecedor e encomendar um novo encouraçado com a alemã Krupp (MARTINS FILHO, 2010), porém, ainda em março de 1911, pediu um novo desenho do *dreadnought* e dos cruzadores *Bahia*. Como era politicamente inviável adquirir um navio similar ao *Minas Gerais* por um custo superior, o ministro optou por uma belonave maior, de pouco mais de 27 mil toneladas, equipada com impressionantes quatorze canhões de doze polegadas (TOPLISS, 1989). Em adição, Marques de Leão também acertou a compra de três submarinos italianos, da classe *F*, e três monitores fluviais da classe *Javary* (VIDIGAL, 1985)¹². A ascensão de Belford Vieira, em 1912, não resultou em mudanças na política de reaparelhamento de seu antecessor.

O novo ministro ficou pouco tempo no cargo, falecendo em meados do ano seguinte. Para seu lugar, o Presidente Hermes da Fonseca (1910-1914) convidou, em agosto de 1913, o Almirante Alexandrino, que então retornou à pasta da Marinha e revisou quase todas as medidas tomadas por seus antecessores, tanto administrativas como na política de aquisições. Apenas um mês após assumir o posto, o novo ministro instruiu à casa Rothschild para vender o *Rio de Janeiro*. Ele criticou dura-

mente seus antecessores por terem substituído o seu *superdreadnought*, apontando que essa decisão validou a encomenda de “um navio defeituoso”, de “tipo errado, fraco (...) que não será repetido por Marinha alguma” e que isso implicava em inferioridade frente aos encouraçados argentinos e chilenos, colocando a supremacia naval brasileira em risco¹³.

Assim como na discussão feita em 1906, os argumentos técnicos do ministro parecem duvidosos, indicando que o elemento central estava mais em suas convicções pessoais do que propriamente uma análise aprofundada sobre os requerimentos da defesa nacional¹⁴. Neste sentido, cabe lembrar que Alexandrino também buscou vender os demais navios encomendados por Marques de Leão, novamente citando considerações técnicas que devem ser vistas com cautela¹⁵. Os monitores foram rejeitados e revendidos à Royal Navy em 1914, enquanto houve uma sondagem com a comissão brasileira na Itália, que não teve êxito, sobre uma possível substituição dos submarinos em fabricação por unidades maiores (WALDMANN JÚNIOR, 2018).

Ao final de 1913, em meio à difícil situação econômica do País, Alexandrino voltou a requisitar novos planos do consórcio Armstrong e Vickers por um novo encouraçado; ele mostrava-se irredutível quanto à necessidade de mais um colosso como forma de assegurar a supremacia naval sul-americana. Em maio de 1914, ele assinou o contrato para a construção do *Riachuelo*, um *superdreadnought* com desenho baseado nos últimos modelos de encouraçados da Royal Navy, com 30,5 mil toneladas de deslocamento e doze canhões de 15 polegadas. Quando a guerra começou na Europa, em julho, o navio estava em seus estágios iniciais de fabricação e o início da contenda obrigou o cancelamento dessa aquisição (ALSINA JÚNIOR, 2015; TOPLISS, 1989).

A experiência da Grande Guerra foi marcada por dificuldades que expuseram, de modo inequívoco, todas as dificuldades da Marinha e os custos de sua dependência do exterior. Sem poder contar com auxílio da indústria estrangeira, mobilizada para o esforço de guerra na Europa, a Esquadra brasileira entrou num grave estado de deterioração por falta de manutenção adequada e carência crônica de sobressalentes e carvão (GAMA, 1982a), numa situação agravada pela paralisação das obras no Arsenal da Ilha das Cobras¹⁶. Simbólico dessas dificuldades, o Encouraçado *Minas Gerais* foi atracado em seus diques durante o ano de 1915 e receberam uma conexão da Light, empresa responsável pela distribuição de energia elétrica na capital, para evitar o consumo de combustível¹⁷.

O Brasil entrou efetivamente no conflito em outubro de 1917, quando declarou estado de guerra contra as Potências Centrais após o torpedeamento de alguns mercantes por submarinos alemães. Naquele momento, Alexandrino, mantido à frente do ministério durante a presidência Venceslau Brás, expôs a difícil situação da Esquadra numa sessão do Congresso e, como primeira medida necessária para sua modernização, sugeriu completar o programa de 1906: um encouraçado, um cruzador *scout*, cinco contratorpedeiros e cinco submarinos, além de 55 aviões e hidroaviões para a recém-criada Aviação Naval. O ministro reconheceu as dificuldades em obter esses armamentos, porém confiava que seria possível negociar com os países Aliados, buscando esses navios por meio de cessão/venda ou mesmo um acordo para sua construção de acordo com as circunstâncias. Posteriormente, diante de uma avaliação das lições do conflito e das condições financeiras do pós-guerra, o ministro apontava que os planos de aquisição seriam ampliados e

indicariam a quantidade e características de cruzadores-couraçados, *scouts*, contratorpedeiros, submarinos e outras embarcações necessárias para a defesa do País¹⁸.

A cooperação no conflito criou oportunidades e expectativas de uma renovação do já desgastado e obsoleto material flutuante brasileiro, bem como modernizar outros aspectos da Marinha. Neste sentido, a então rivalidade anglo-americana provou-se útil. Ambos os países se esforçaram em colaborar com a modernização naval brasileira e no envio do pequeno Esquadrão para o teatro de operações, a Divisão Naval em Operações em Guerra (DNOG), como forma de assegurar uma maior influência sobre a corporação. Os norte-americanos se destacaram em sua profícua colaboração em questões de adestramento e educação, particularmente no envio de instrutores à Escola Naval de Guerra e que seria consolidada com a vinda da Missão Naval Americana em 1922, bem como nos reparos e modernização dos encouraçados brasileiros entre 1918-1922. Os britânicos, por outro lado, sinalizaram com uma ambiciosa proposta de construir um complexo industrial-naval no Brasil (VIDIGAL, 1985; SCHEINA, 1988; HEALY, 1978).

1918-1930: OS PROGRAMAS NAVAIS NO FIM DA PRIMEIRA REPÚBLICA

O pós-guerra, contudo, mostrou-se bastante diferente das expectativas construídas durante o conflito. O desejo de receber alguns navios de guerra alemães enfrentou oposição anglo-americana ainda antes da Esquadra germânica afundar em Scarpa Flow. Ao final, os brasileiros obtiveram apenas algumas torpedeiras que, rejeitadas pelo Almirantado, acabaram revendidas imediatamente após a sua transferência. Por outro lado, a desmobilização das Esquadras aliadas ainda sinalizava a

oportunidade de obter unidades relativamente modernas a custos baixos, porém era preciso antes determinar a nova política de reequipamento, algo urgente diante do péssimo estado da Esquadra brasileira (WALDMANN JÚNIOR, 2018).

O ministro da Marinha no efêmero governo Delfim Moreira (1918-1919), Almirante Antonio Coutinho Gomes Pereira, apresentou um programa naval que, em suas linhas gerais, retomava alguns dos princípios defendidos pelo Almirante Noronha (CAMINHA, 1989). Diante das condições financeiras do País e das controvérsias quanto ao futuro do Poder Naval e das lições da guerra, o ministro defendeu a aquisição de dois cruzadores de 4-5 mil toneladas, cinco contratorpedeiros de 1-1,2 mil toneladas, nove submarinos (três de 600 toneladas e o restante de 250 toneladas) e um navio-mineiro. Ele ainda apontava que, se o País tivesse condições, não deveria deixar de obter dois encouraçados de tipo rápido¹⁹.

A menção dessas controversas lições da guerra é relevante porque expôs a grande divisão existente na Marinha – e em um quadro mais amplo, nas potências navais – sobre a futura composição da sua frota. Enquanto figuras destacadas como o Almirante Alexandrino e o Capitão Armando Burlamaqui defenderam a aquisição de grandes encouraçados (WALDMANN JÚNIOR, 2018), outros oficiais influentes, como o Almirante Pedro Max de Frontin, que comandou a DNOG durante a guerra, preferiam enfatizar o emprego de navios de dimensões menores²⁰. Este debate marcou todo o período do pós-guerra, sendo particularmente intenso durante as administrações civis do ministério durante o governo Epitácio Pessoa (1919-1922).

Assim, o Ministro Raul Soares mostrou-se reticente em investir em novos colossos, preferindo fazê-lo em cruzadores rápidos, contratorpedeiros e “a arma mo-

derna por excelência, (...) o submarino”²¹. Não obstante, nem ele, nem seus sucessores, Joaquim Ferreira Chaves e João Pedro da Veiga Miranda, apresentaram propostas formais de programas navais em seus relatórios e focaram seus esforços na modernização de aspectos administrativos, da instrução profissional e da infraestrutura naval (CAMINHA, 1989).

Essa decisão, contudo, não impediu que novos planos de reaparelhamento fossem preparados pelo Estado-Maior da Armada e que fossem abertas negociações com norte-americanos e, sobretudo, britânicos para a aquisição de unidades prontas que estavam sendo desmobilizadas. Num primeiro momento, o programa do Almirante Gomes Pereira orientou as negociações e sondagens realizadas. Em meados de 1920, diante de renovadas tensões políticas nos Andes entre chilenos, peruanos e bolivianos que ameaçaram desencadear uma guerra, os planos brasileiros tornaram-se mais ambiciosos. Neste sentido, houve sugestões para a aquisição de encouraçados (incluindo o *Agin-court*, antigo *Rio de Janeiro*²²), cruzadores, contratorpedeiros líderes de flotilha e unidades menores, submarinos, navios-mineiros e lanchas torpedeiras²³, porém nenhuma acabou consumada.

Um dos grandes obstáculos para os negócios por excedentes de guerra eram as mudanças políticas nos Estados Unidos e Grã-Bretanha. A traumática experiência do conflito mundial deu lugar para o surgimento do movimento pacifista e antibélico nestes países, além da emergência dos isolacionistas no primeiro. A força política destes grupos mostrou-se nos acordos de desarmamento naval realizados durante todo o período entre as guerras mundiais, iniciados a partir do Tratado Naval de Washington de 1922 (WALDMANN JÚNIOR, 2018). Foi justamente em meio às discussões na confe-

rência na capital norte-americana que o Brasil fez um último esforço em obter embarcações britânicas, particularmente cruzadores, contratorpedeiros, avisos, navios-patrolha e outras embarcações²⁴. Temendo repercussões negativas de consumir vendas de equipamento bélico enquanto negociavam o desarmamento naval, Londres rejeitou as propostas feitas²⁵. Ao final daquele ano, a única novidade foi a incorporação do Contratorpedeiro *Maranhão*, que tinha pouco mais de 900 toneladas e foi transferido para a Marinha após sua aquisição por uma companhia de navegação dois anos antes²⁶.

Apesar de todo este movimento para o reaparelhamento da Esquadra, cabe ressaltar que a política naval brasileira e o pensamento estratégico durante todo o período entre as guerras mundiais eram muito pouco claros²⁷. Desta maneira, como aponta Martins (1985a), não havia um planejamento que vinculasse de modo objetivo as responsabilidades internacionais com os recursos técnicos e financeiros disponíveis; a política naval brasileira quase sempre baseava na retórica da premissa da defesa dos 8 mil quilômetros de costa ou na paridade naval sul-americana. Neste sentido, Vidigal (1985) ressalta que não havia política de renovação ou estratégia naval “inspirada por profunda análise da situação, mas, simplesmente aparenta ser fruto do esforço para a manutenção de determinados *status quo*”, quase sempre tendo como parâmetros de comparação as Esquadras argentina e chilena. Os estudos elaborados pela Escola Naval de Guerra, por sua vez, sempre pensavam no cenário sul-americano, vislumbrando um conflito cujas operações de Esquadras de superfície que ocorreriam nas águas no sul do País envolvendo interceptações, proteção de bases, a manutenção das linhas de comunicação marítimas com a Europa e Estados Unidos – vitais para o

fornecimento de combustíveis e material bélico para o esforço de guerra – e o transporte de tropas do Exército.

Com o início do governo Artur Bernardes (1922-1926), o Almirante Alexandrino retornou, pela terceira vez, à pasta da Marinha. Assim, como em ocasiões anteriores, o novo ministro rapidamente desfez-se das medidas tomadas por seus antecessores e implementou suas próprias políticas. No que concerne ao reaparelhamento naval, o almirante propôs um novo e ambicioso programa naval em 1923 cujo objetivo seria finalmente completar seus planos de 1906. Neste sentido, apontava a necessidade de um encouraçado e um cruzador (ambos nos limites máximos do Tratado Naval de Washington, respectivamente 35 mil toneladas e artilharia principal de 16 polegadas, e 10 mil toneladas com canhões de 8 polegadas), cinco contratorpedeiros, cinco submarinos, um navio porta aeroplanos²⁸ e vinte e uma unidades para guerra de minas (um navio-mineiro, dez varredores e dez lançadores de minas). Segundo o ministro, o objetivo deste formidável programa era não apenas renovar a Esquadra brasileira, que então se encontrava em péssimas condições materiais, como também em retomar a supremacia naval sul-americana²⁹. Outros planos ambiciosos foram preparados também pela missão naval, gerando uma verdadeira crise entre ela e o Departamento de Estado (SCHEINA, 1988), bem como pelo mencionado capitão-deputado Burlamaqui, que apresentou sua proposta no Congresso (WALDMANN JÚNIOR, 2018)³⁰.

Não obstante, o governo Bernardes foi marcado por restrições orçamentárias e uma constante crise política, no qual quase todo o seu quadriênio esteve sob estado de sítio. A razão fundamental foram as revoltas do tenentismo, cujos principais levantes ocorreram em 1922 e 1924. A emergência deste movimento político-militar que contestava o regime oligárquico

gerou abalos nas relações civis-militares do período, resultando em retaliações de Bernardes contra as políticas de modernização de suas Forças Armadas (McCANN, 2009). No que concerne à Marinha, cabe ressaltar que ela não participou do levante em 1922, contudo uma pequena parte de seu corpo de oficiais esteve envolvida nas insurreições de 1924, simbolizados pelo levante de parte da Flotilha do Amazonas, a chamada Conspiração Protógenes, e a revolta do Encouraçado *São Paulo* (CASCARDO, 2005).

Neste cenário de crise, a aprovação de grandes planos de renovação naval provou-se completamente inviável, o que levou Alexandrino a diminuir suas ambições, apresentando pequenos programas navais em 1924 e 1925 que contemplavam a aquisição de cruzadores, contratorpedeiros e submarinos³¹. Utilizando-se de seus contatos com o mundo político, Alexandrino deu início a uma campanha pela aprovação de seus planos de renovação naval no Congresso, no qual obteve apoio tanto de governadores como também do chanceler brasileiro. Para dar início ao reaparelhamento proposto, ele encomendou um submarino italiano em 1925, o *Humaytá*, a partir de fundos obtidos com a venda do antigo Encouraçado guarda-costas *Deodoro*³². Não obstante, esta acabou tornando-se a única aquisição de material flutuante, uma vez que a crise político-militar continuou até o final do governo Bernardes.

Nos anos seguintes, a crise do regime oligárquico persistiu mesmo após a ascensão da presidência Washington Luís (1926-1930), que manteve à frente do ministério o Almirante Arnaldo Siqueira Pinto da Luz, que assumiu a pasta após o falecimento de Alexandrino em abril de 1926. Durante a administração do novo ministro, o estado material da Esquadra continuou a se deteriorar e seus seguidos apelos por recursos para renovação naval

não surtiam eco dentro do governo. Sintetizando de forma dramática a situação, Pinto da Luz ressaltou que “o problema da renovação da Esquadra, pelos retardamentos que tem sofrido, atingiu, pode-se dizer, ao seu auge, isto é, ou o material é renovado, sem delongas, ou o treinamento do pessoal tornar-se-á impraticável pela ausência de navios capazes de se fazerem ao mar”³³. Na sua avaliação, parte da culpa pela atual situação deveria recair aos seus antecessores, apontando que

a aquisição periódica de unidades, aos arrancos e subordinada a ideias e impressões do momento, tem sido o método por nós seguido. Dessa orientação tem resultado crises, como a atual, isto é, a Esquadra, por falta de renovação metódica e constante, achar-se, toda ela, com sua vida esgotada, necessitando renovação total³⁴.

Alguns planos de reaparelhamento foram elaborados até 1930, dando-se ênfase para a aquisição de contratorpedeiros e submarinos³⁵. A difícil situação da Esquadra e as dificuldades em implementar um programa de aquisições, particularmente frente ao crescimento do poderio naval argentino naquele momento³⁶, engendrou mudanças na política naval brasileira daquele momento. Na avaliação do Estado-Maior da Armada, era preciso evitar a tentação de incorporar grandes unidades, uma vez que tal decisão seria seguida por uma nova competição naval com a Argentina que o País não teria como acompanhar. Neste sentido, sugeria que

O nosso Corpo de Batalha, ainda mesmo inferior ao argentino, pode manter-se como está, desde que nos conformemos com a condição de “poder latente” que ele representa, sujeitando-os, entretanto, às modificações de que ele necessita para melhorar

a sua artilharia e as suas caldeiras³⁷.

Nos últimos meses do governo Washington Luís, foram aprovados recursos para a aquisição de canhoneiras fluviais e um navio-escola³⁸, porém àquela altura a crise do regime oligárquico agravou-se. Em outubro de 1930, Getúlio Vargas liderou um levante que, vitorioso, implementou profundas transformações políticas no Estado brasileiro, pondo fim à Primeira República e dando início ao período chamado de Era Vargas.

1930-1942: O PODER NAVAL, A CRISE INTERNACIONAL E O GOVERNO VARGAS

O início da década de 1930 foi marcado por turbulências econômicas e políticas no Brasil. Ao assumir a presidência, Vargas encontrou um país em meio às dificuldades da Grande Depressão e à frente de um governo formado por uma coalizão heterogênea e de base pouco sólida. Tanto no âmbito interno como no externo era marcado pela incerteza. Em meio a estes desafios, o governo implementava amplas reformas no Estado, inclusive nas próprias Forças Armadas (McCANN, 2009).

As relações entre a Marinha e o presidente não se encontravam nas melhores condições. Durante o processo revolucionário de 1930, a Força Naval combateu os insurretos e durante a Revolução Constitucionalista de 1932 uma parte significativa da oficialidade naval mostrou-se simpática aos rebeldes paulistas (MARTINS, 1985c). Essas tensões eram percebidas mesmo por observadores estrangeiros. Um norte-americano afirmou, no início da década, que o governo precisaria alocar recursos para a renovação da Marinha, correndo risco de que oficiais “com mentalidade política” poderiam se colocar em

“pé de guerra contra o governo”; um observador britânico avisava que era perigoso ficar testando a paciência da Marinha com promessas não cumpridas (HILTON, 1977b, p. 189).

A própria corporação encontrava-se num momento delicado. Entre a queda de Washington Luís e a metade de 1931 houve três titulares na pasta, os Almirantes Isaías de Noronha, Conrado Heck e, finalmente, Protógenes Guimarães (CAMINHA, 1989). O material flutuante, por sua vez, mantinha-se em estado lastimável, particularmente os contratorpedeiros, a ponto de o próprio ministério reconhecer que mal podiam navegar distantes da costa por seu péssimo estado³⁹, enquanto um relatório do Estado-Maior da Armada sugeriu aos comandantes destes navios para que navegassem apenas em velocidades “moderadas” tendo-se em conta a avançada idade deles, bem como para evitarem fazer disparos com canhões maiores sob riscos estruturais às embarcações (HILTON, 1977b, pp. 185-186). Junto a esta difícil situação da Esquadra, os primeiros anos da década também foram marcados pela emergência de conflitos armados em países vizinhos, notadamente o Conflito de Letícia (1932-1933) e a Guerra do Chaco (1932-1935). Em ambos os conflitos houve incidentes nas fronteiras brasileiras (HILTON, 1977a).

Neste sentido, mesmo em meio à crise econômica, os planos de renovação da Esquadra ganharam prioridade na agenda governamental, tanto por razões de defesa externa quanto pela necessidade Vargas consolidar sua base de apoio na Marinha. Em junho de 1932 o governo anunciou a aprovação de um novo programa naval, composto por dois cruzadores de 8 mil toneladas, nove contratorpedeiros de 1,5 mil toneladas, seis submarinos (quatro de 850-900 toneladas e dois com modelos especializados em minas com

700-800 toneladas) e seis navios-mineiros de 600 toneladas⁴⁰. Os planos seriam revistos nos anos seguintes, porém tinham continuidade assegurada com o decreto presidencial que liberou recursos para as aquisições⁴¹. A orientação desta política de reaparelhamento naval, contudo, era similar às feitas na década passada. Neste sentido, em 1934, após apresentar uma revisão do programa, o Ministro Protógenes apontava em seu relatório ministerial

que não soluciona o problema da Marinha em face das nações sul-americanas. Ele é, por assim dizer, um mínimo do mínimo que o Estado-Maior da Armada, após acurado exame da situação geral, indicou como indispensável à segurança do País, nada tendo, portanto, de exagerado. Sem ele a Marinha de Guerra terá deixado de existir⁴².

Apesar dos esforços pela renovação da Esquadra, havia obstáculos no cenário internacional que dificultavam a negociação por armamentos. A Grã-Bretanha e os Estados Unidos, o primeiro tradicional fornecedor de embarcações e o segundo apontado como fonte lógica de armamentos, apresentavam dificuldades importantes para venda de navios de guerra, entre as quais podemos destacar os acordos de limitação naval (renovados em novas conferências feitas em Londres em 1930 e 1935), as dificuldades dos brasileiros em pagar com moeda forte ou ouro e as pressões dos grupos isolacionistas e antibélicos no congresso dos Estados Unidos, que impuseram entraves legislativos para a venda de armamentos (ALVES, 2002).

Desta forma, o País se viu obrigado a buscar novas opções, o que levou a um esforço no reestabelecimento da construção naval no Brasil, abandonada desde o final do século anterior e que estaria em consonância com as políticas governa-

mentais de industrialização. Neste aspecto, a mobilização da indústria paulista para o esforço de guerra em seu levante impressionou importantes lideranças político-militares como o General Góes Monteiro e ainda em 1933 Vargas aprovou o envio de uma comissão à Europa para estudar e criar indústrias militares, bem como comprar armamentos (McCANN, 2009). No ano seguinte, durante a revisão do programa naval, foi incluída a determinação de que entre os nove contratorpedeiros previstos, três seriam construídos no Brasil, preferencialmente nas dependências do novo Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, então em fase de conclusão de obras⁴³.

Essa política de reaparelhamento naval se combinava com as políticas de incentivos à industrialização do País, particularmente no tocante à questão da siderurgia. Esse apoio à construção naval foi mantido com a mudança no Ministério de Marinha, que em 1935 passou a ter à sua frente o Almirante Henrique Aristides Guilhem e que ficaria no cargo até 1945 (CAMINHA, 1989). O novo ministro entendia que a “solução do problema de renovação da Força Naval deveria ser a construção naval no país”, observando que a sua administração buscava fomentar a indústria nacional através da fabricação de navios nos arsenais da Marinha ao encomendar materiais e treinar operários para estas atividades⁴⁴. Em junho de 1936 foi batida a quilha do Monitor *Parnahyba*, que ficou pronto dois anos depois; o processo continuou pouco depois com o início da fabricação de outro monitor, o *Paraguassu*, e da decisão de fabricar seis navios-mineiros (Classe *Carioca*) no país⁴⁵.

A retomada da construção naval representou um avanço significativo na política de reaparelhamento da Marinha e na autonomia de defesa do País, porém por si só não teria condições de assegurar a

recuperação da Esquadra, já que mesmo a construção naval brasileira ainda dependia de auxílio e materiais importados. Assim, as questões de política externa tornavam-se essenciais para a renovação da Esquadra, principalmente num momento de crise internacional em que alianças antagonônicas disputavam a influência sobre a América Latina.

Alarmado com a Guerra do Chaco, Vargas pediu em 1934 que seu embaixador nos Estados Unidos, Oswaldo Aranha, consultasse sobre a possibilidade do Brasil obter alguns cruzadores, submarinos e canhoneiras no país. O Presidente Franklin Roosevelt, que tinha adotado a política da boa vizinhança como instrumento de ampliar sua influência sobre a América Latina, prometeu ao colega brasileiro que faria todo o possível para que os navios fossem construídos nos Estados Unidos (McCANN, 2009). Entretanto, Roosevelt enfrentava sérios entraves para o fornecimento de armamentos, que efetivamente o impedia de fazer o negócio, como ficou evidente nas fracassadas tentativas de fornecer cruzadores *Omaha* em 1936⁴⁶ e de transferir seis velhos contratorpedeiros da Classe *Wickes* ao Brasil em 1937⁴⁷.

Por outro lado, tanto a Itália fascista como a Alemanha nazista mostravam-se bastante abertos para negócios com o Brasil, cujas propostas feitas com base no comércio de compensação ofereciam ainda a vantagem de pagar pelas belonaves desejadas com produtos agrícolas. A partir de setembro de 1934, a Marinha passou a buscar acordos bilaterais desta natureza (McCANN, 2009), encontrando grande receptividade por parte de Roma e Berlim, que prometeram fornecer o material flutuante que o Brasil quisesse. Em 1936, por meio de um acordo de compensação, a Marinha anunciou a aquisição de três submarinos italianos da Classe *Per-*

la⁴⁸, cujo pagamento seria feito em algodão e outros produtos agrícolas (HILTON, 1977a).

O sucesso italiano e o crescente comércio alemão com o Brasil assustaram os norte-americanos, que então passaram a tomar medidas para contrabalançar a influência do Eixo no País (ALVES, 2002). Um dos instrumentos disponíveis era justamente a sua influência na Marinha, onde a Missão Naval Americana continuava em operação apesar de uma breve suspensão de atividades⁴⁹. Diante das próprias dificuldades de Washington em fornecer diretamente os navios desejados pelo Brasil, o governo norte-americano passou a dar grande assistência à política de construção naval brasileira. Pouco antes do fracasso do acordo de transferência dos contratorpedeiros, os norte-americanos, via missão naval, forneceram os planos de construção de unidades modernas da Classe *Mahan*⁵⁰ a preços simbólicos e se comprometeram a auxiliar em todo o processo de fabricação, inclusive na busca do material necessário nos Estados Unidos⁵¹. Assim, em 1937, foram batidas as quilhas de três contratorpedeiros da Classe *Marcílio Dias* e o governo norte-americano conseguia contornar a legislação ao fornecer, de modo indireto, os navios desejados pelos brasileiros.

O agravamento da situação política interna brasileira naquele momento resultou em um novo golpe e na proclamação do Estado Novo. Vargas tinha feito um acordo com suas principais lideranças militares, que então asseguravam os poderes ditatoriais ao presidente em troca de apoio às suas demandas, particularmente nos projetos de reequipamento e da siderurgia nacional. Estas duas necessidades foram justamente anunciadas como prioridade na agenda governamental logo no discurso inaugural do novo regime feito pelo presidente, que reorientou a política

externa brasileira tendo estes objetivos (McCANN, 1995). Para isso, Vargas utilizou-se da crescente rivalidade internacional, em especial da competição teuto-americana pelo Brasil, buscando com isso obter o máximo de vantagens possíveis para o País.

No que concernia à Marinha, esta mudança política significaria uma continuidade do apoio governamental à construção naval e nas negociações de aquisição de armamento naval, a despeito dos abalos na relação entre o presidente e a corporação decorrentes do *putsch* integralista⁵². O programa naval foi revisado novamente em 1938, passando a prever a incorporação de três cruzadores de 7,5 mil toneladas, dezoito contratorpedeiros (seis de 1,5 mil toneladas e doze de 1,35 mil toneladas), nove submarinos de 700 toneladas e doze navios-mineiros de 600 toneladas, parte dos quais já estava em construção no País⁵³. É interessante ressaltar que essa ampliação dos planos ocorria quando a Marinha argentina também fazia novas aquisições navais⁵⁴.

As crescentes tensões internacionais, contudo, tornavam os negócios mais difíceis. Os submarinos italianos, cuja fabricação mostrou-se conturbada, chegaram ao Brasil em 1938, graças ao empenho pessoal de Benito Mussolini em assegurar a sua entrega (VIDIGAL, 1985). Além disso, foram iniciadas uma série de negociações junto aos britânicos, que resultaram na encomenda de seis contratorpedeiros Classe *Javary*⁵⁵. Os planos naquele momento envolviam a aquisição de mais três submarinos italianos, bem como iniciar a fabricação de seis navios-mineiros *Carioca* no Brasil⁵⁶. Havia ainda a perspectiva de encomendar mais seis contratorpedeiros e três cruzadores na Grã-Bretanha em 1940, porém, em agosto de 1939 o Ministro Guilhem tinha se decidido, por razões financeiras, construir os navios

menores no Brasil, importando o material britânico necessário, enquanto manteria a encomenda de cruzadores similares ao *Ajax* da Royal Navy⁵⁷.

O início da Segunda Guerra Mundial, em setembro de 1939, acabou pondo fim a estes planos e os navios em construção na Grã-Bretanha acabaram requisitados para serviço na Royal Navy, apesar dos apelos brasileiros para receberem ao menos as unidades já prontas⁵⁸. A partir de então, apenas os Estados Unidos sobravam como possível fornecedor de material bélico, porém o país ainda tinha restrições legislativas e estava no início de seu próprio processo de rearmamento. Não obstante, neste momento a política de boa vizinhança ganhava colorações de segurança hemisférica e o Brasil era considerado um país-chave nos planos de Washington tanto por suas dimensões e peso político regional como também pela sua própria posição geográfica estratégica. Por esta razão, os norte-americanos ampliaram seus esforços nas negociações pelo alinhamento brasileiro, buscando atender, na medida do possível, as duas demandas do governo Vargas: a siderurgia nacional e equipamento bélico para as Forças Armadas (ALVES, 2002).

Em meio a esta situação, a Marinha decidiu iniciar a fabricação de seis contratorpedeiros no Brasil, da Classe *Amazonas*, utilizando-se os planos de construção dos navios britânicos encomendados; a Missão Naval Americana teve uma participação fundamental ao adaptar o projeto inglês para utilização de material produzido nos Estados Unidos (VIDIGAL, 1985). Diante do sucesso na fabricação desses pequenos navios de superfície e estimulada pelos oficiais norte-americanos da missão naval, a Marinha passou a vislumbrar passos mais ousados nos anos seguintes, que incluíam a possibilidade de construir um cruzador e submarinos no Brasil⁵⁹.

1942-1945: MODERNIZAÇÃO NAVAL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

O Brasil entrou formalmente na Segunda Guerra Mundial em agosto de 1942, quando declarou guerra ao Eixo depois de uma série de torpedeamentos de navios mercantes nos meses anteriores. Na prática, o País já estava envolvido no conflito desde começos daquele ano, quando concluiu as negociações com os norte-americanos para cessão de bases no litoral brasileiro em troca da instalação de uma grande indústria siderúrgica e da promessa de que receberia substanciais transferências de material bélico através do *lend-lease* (ALVES, 2002).

Da mesma maneira como na experiência com conflito mundial anterior, a Esquadra brasileira não se encontrava preparada para a guerra antissubmarino que lutaria. Por intermédio da aliança com os Estados Unidos e acesso aos recursos do *lend-lease*, a Marinha passou por um intenso processo de modernização neste período, tanto em seus aspectos profissionais, administrativos, infraestrutura naval, bases e material flutuante, voltados à sua transformação numa moderna força antissubmarino inserida dentro dos planos estratégicos norte-americanos de defesa hemisférica (VIDIGAL, 1985). Até o final da guerra, o Brasil recebeu um total de US\$ 332 milhões, que efetivamente tornaram o País a primeira potência militar sul-americana (ALVES, 2002).

Assim, ainda em 1942 o Brasil passou a receber recursos e auxílio para reparar e modernizar quase toda a sua Esquadra, num processo que transformou os navios existentes em unidades especializadas para a guerra antissubmarino⁶⁰. A política de reaparelhamento também acabou reorientada segundo os ditames da aliança militar com os Estados Unidos, passando a concentrar-se nos esforços de obter, via *lend-lease*, navios nor-

te-americanos a custos simbólicos. Entre setembro de 1942 e novembro de 1943, a Marinha obteve 16 caça-submarinos das classes *Guaporé* e *Javari*, pequenas unidades de operação costeira totalmente voltadas à proteção das linhas de comunicações marítimas no litoral do País. Não obstante, elas representaram uma modernização significativa da Esquadra, pois eram equipadas com radares e sonares (GAMA, 1982b).

O acesso aos amplos recursos disponibilizados pelos norte-americanos acabou relegando a construção naval para uma posição secundária na política de reaparelhamento, algo que teria consequências de longo prazo. Neste sentido, os *Marcílio Dias* foram completados apenas nos Estados Unidos, onde receberam seus armamentos e equipamentos antissubmarino (GAMA & MARTINS, 1985). As unidades da Classe *Amazonas* tiveram sua fabricação marcada por constantes atrasos, em parte por carência de materiais, em parte por problemas técnicos e em parte por falta de apoio governamental, que levaram a sua construção estender-se durante todo o conflito. O primeiro destes navios ficou pronto em 1949, enquanto o último apenas em 1960 (ALVES, 2005).

Mesmo nesse cenário adverso para a construção naval nacional, ela deu uma importante contribuição à renovação da Esquadra durante a guerra. Além destes contratorpedeiros, a Marinha incorporou no período seis corvetas antissubmarino, fabricadas por estaleiros privados e oficialmente encomendadas como traineiras pelos britânicos (GAMA & MARTINS, 1985)⁶¹.

A adição de todas essas unidades, navios e barcos de dimensões modestas, estava de acordo com os planos norte-americanos para o Brasil, que previam a cooperação marítima do País na forma da patrulha antissubmarino nas rotas marítimas entre Trinidad e o litoral do Rio Grande do Sul (GAMA, 1982b). Não obstante,

tanto os brasileiros como setores do governo norte-americano, particularmente Roosevelt e o Departamento de Marinha, viam a colaboração entre os dois países num quadro de uma aliança especial que seria mantido no pós-guerra. Dentro desta perspectiva, o Brasil seria tratado como um aliado preferencial entre as repúblicas americanas, assumindo responsabilidades político-militares adequadas à sua posição de liderança regional (McCANN, 1995; ALVES, 2005). Nesta percepção, a Esquadra brasileira precisava ser equipada de maneira adequada com o papel internacional vislumbrado para o País.

Ainda em meados de 1943, Vargas escreveu a Roosevelt pedindo, através de um acordo de cessão, “meia dúzia de cruzadores de sete a dez mil toneladas e dez destróieres semelhantes aos *Marcílios*”, no intuito de que a Marinha pudesse operar em águas mais distantes da costa brasileira. Já no ano seguinte, em meio ao período de crise entre os Estados Unidos e o governo Farrell da Argentina, o presidente brasileiro voltou a fazer novos pedidos de transferências, apresentando um programa naval que foi elaborado pelo Estado-Maior da Armada e previa a incorporação de quatro cruzadores, dois navios-aeródromos e quinze contratorpedeiros. Roosevelt mostrou-se simpático às demandas brasileiras, porém explicou que não teria como fornecer esses navios porque eram necessários no Pacífico. Assim, o pedido acabou resultando na decisão de transferir quatro contratorpedeiros de escolta para o Brasil, da Classe *Bertioga* (ALVES, 2005). O País ainda receberia mais quatro unidades deste tipo até o final da guerra (GAMA, 1982b).

Nessa época, existia um certo consenso em Washington de fortalecer o Brasil militarmente e economicamente, tanto pela necessidade do concentrar seus recursos em áreas prioritárias da guerra,

em garantir o suprimento de materiais estratégicos. No início de 1945, o governo norte-americano definiu seus interesses militares no Brasil em três aspectos: 1) assegurar a superioridade militar brasileira para que os Estados Unidos pudessem lidar, com “meios fortes”, com a Argentina; 2) manter o uso das bases; e 3) estabelecer o monopólio do fornecimento de equipamento bélico ao País, evitando que as potências europeias ocupassem parte deste mercado (McCANN, 1995).

Com o conflito chegando ao seu fim, a política norte-americana para o Brasil começou a mudar, passando a valorizar o uso de acordos bilaterais com as repúblicas americanas como meio de assegurar sua supremacia no pós-guerra e evitar que elas se unissem para impor obstáculos aos interesses de Washington. Nesta nova perspectiva, adotada principalmente a partir do governo Truman, o Rio de Janeiro perdia importância, já que não atuaria como líder regional representando a potência hegemônica entre os latino-americanos. Não obstante, os brasileiros eram marcados por seu *americanismo*, aspirando que a aliança especial com os Estados Unidos renderia consideráveis transferências que permitissem a supremacia naval sul-americana e amplas responsabilidades no Atlântico Sul (McCANN, 1995; ALVES, 2005).

Em 1945, um novo e ambicioso programa naval foi elaborado e estabelecia a incorporação, por intermédio do *lend-lease*, de dois encouraçados *Nevada*, dois porta-aviões ligeiros da Classe *Independence*, quatro cruzadores classe *Cleveland*, vinte e um contratorpedeiros similares ao *Marcílio Dias*, três contratorpedeiros líderes de flotilha, treze submarinos médios e doze lanchas torpedeiras⁶². Esse programa era resultado de uma comissão conjunta de oficiais dos estados-maiores dos dois países⁶³ e havia uma proposta em trocar o Encouraçado *Minas Gerais*,

que seriam vendidos como sucata nos Estados Unidos, pelos dois modernos navios *Nevada* desejados (OLIVEIRA, 2018). Além disso, existiam planos de fabricação dos contratorpedeiros da Classe *Fletcher* no País, cujos planos de construção foram cedidos à Marinha (VIDIGAL, 1985).

Ao ser informada, a diplomacia norte-americana ficou espantada e mostrou-se contrária ao negócio. Em julho de 1945, o novo embaixador dos Estados Unidos no Brasil, Adolf Berle, levantou dúvidas sobre a possibilidade de novas transferências substanciais de equipamento bélico, particularmente duvidando que os brasileiros tivessem capacidade técnica de operar unidades navais modernas⁶⁴. Por outro lado, as Forças Armadas norte-americanas já se mostravam mais simpáticas ao assunto, tendo inclusive colaborado na elaboração deste programa naval. Na visão deles, era fundamental manter laços muito próximos com seus colegas latino-americanos, de modo a assegurar o monopólio do fornecimento de material bélico e a padronização dessas forças militares segundo os moldes norte-americanos. Essa grande proximidade, especialmente com os brasileiros, alarmou o próprio Departamento de Estado, que temia que essa relação resultasse na criação de uma potência militar sul-americana que atrapalhasse seus planos para a região (MARTINS FILHO, 2005).

Ao final, a posição da diplomacia, que estava alinhada à política latino-americana do governo Truman, prevaleceu e o Brasil recebeu apenas unidades auxiliares e sobressalentes nos anos seguintes. Apesar do interesse da Marinha em obter uma Esquadra equilibrada nos anos seguintes, a estratégia dos Estados Unidos relegou o País para um papel secundário no pós-guerra, no qual sua contribuição seria a mesma da época do conflito: patrulha antissubmarino da costa, cessão

de bases para as forças norte-americanas e fornecimento de materiais estratégicos (McCANN, 1995; MARTINS FILHO, 2005).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste artigo, buscamos entender, de modo sintético, como foram as políticas de reaparelhamento da Marinha do Brasil na primeira metade do século XX, entre o programa naval de 1904 e o fim da Segunda Guerra Mundial. Cabe aqui ressaltar que as políticas de modernização naval nem sempre tiveram continuidade assegurada e foram profundamente influenciadas por considerações políticas externas, internas e institucionais.

Num primeiro momento, a consolidação do regime republicano oligárquico e boa condição econômica permitiram que uma ampla reorganização da Marinha pudesse ocorrer. Entretanto, a emergência de uma crise política interna criou obstáculos aos planos do Almirante Noronha, que ao serem combinados com os interesses dos estaleiros responsáveis pela fabricação dos navios, viu seu programa atacado tanto no mundo político como dentro da própria Marinha. Neste aspecto, como a estrutura administrativa da corporação era de caráter centralizador e personalista, a mudança do ministro podia geralmente resultar no fim dos planos feitos pelos antecessores. Esse padrão mostrou-se relativamente comum neste período; é interessante notar que os principais momentos de continuidade na política de reaparelhamento naval ocorreram justamente nas longas passagens dos Almirantes Alexandrino e Guilhem no ministério.

A aprovação do programa de Noronha e sua alteração para os planos de Alexandrino também servem de indicativos quanto ao papel secundário que o Congresso Nacional assumiu em relação à política de defesa nacional, assumindo meramen-

te um papel de aprovação de recursos financeiros. A ascensão da Era Vargas e do Estado Novo reforçou esse padrão, assinando a predominância da própria Marinha na elaboração dos planos que, por sua vez, eram apenas executados quando tinham apoio do presidente. Neste aspecto, cumpre observar o papel das relações civil-militares. Em momentos de instabilidade, como na década de 1920, havia uma restrição orçamentária como punição sobre a corporação; no início do período seguinte, a necessidade de Vargas construir uma base sólida de apoio com as forças militares tornou imperativo a aprovação dos programas de renovação de equipamento, mesmo diante do quadro de severa crise econômica da Grande Depressão.

O cenário internacional também foi bastante relevante para as políticas de reaparelhamento do período, sobretudo a partir da Primeira Guerra Mundial. Neste sentido, o conflito mundial e a rivalidade anglo-americana por influência sobre o Brasil ofereceram interessantes oportunidades para modernização naval, ainda que a existência dos movimentos isolacionista e antibélico impusesse restrições quanto ao fornecimento de material flutuante. A década de 1930 e a crise internacional que se seguiu ofereceu novas oportunidades ao País, mesmo considerando a emergência de novos conflitos entre países vizinhos. A disputa entre Alemanha e Estados Unidos pelo alinhamento brasileiro, em particular, foi pautada tanto pela questão dos armamentos como pela siderurgia, no qual Vargas barganhou com ambos para obter o máximo de vantagens para o Brasil.

Um outro aspecto interessante para se destacar é a certa continuidade de perspectivas da política naval brasileira, que não teve uma orientação muito bem definida em todo este período. De modo geral, havia uma valorização do quadro sul-ame-

ricano, sobretudo da rivalidade com a Argentina, e a ênfase nas operações e unidades de superfície. Essa situação modificou-se apenas durante a Segunda Guerra Mundial, quando a experiência do conflito e a aliança com os Estados Unidos provocaram uma modernização da Esquadra com ênfase numa perspectiva antissubmarino e de defesa hemisférica sob liderança dos Estados Unidos. Não obstante, cabe ressaltar que a rivalidade com a Argentina continuou um elemento importante, ainda que cada vez mais simbólico: a decisão de se obter uma poderosa Esquadra de superfície em 1945 indica não apenas a manutenção de antigos padrões de pensamento naval como também a percepção de que o País deveria possuir a Marinha mais poderosa da América do Sul.

Um último aspecto relevante são as diferentes abordagens neste período quanto às questões da dependência da indústria estrangeira e da construção naval nacional, pensada como garantia de autonomia material e política do País. Nos primeiros anos do século essa questão colocava em campos opostos Noronha e Alexandrino, uma divisão interna que continuou relevante até o final da Primeira República. A partir da década de 1930, por outro lado, houve uma crescente ênfase na retomada da construção naval nacional, que estava inserida dentro de um quadro mais amplo de política de industrialização implementada por Vargas. A dificuldade em adquirir navios no exterior, principalmente em bases liberais do comércio internacional, foi um forte estímulo ao esforço de construção naval, que atingiu seu ápice pouco antes da Segunda Guerra Mundial. As dificuldades resultantes do conflito, bem como o acesso aos amplos recursos do *lend-lease*, trouxe um declínio neste período profícuo de construção naval que continuou no pós-guerra, que abriu uma nova etapa de dependência material (e mesmo subordinação intelectual) da Marinha em relação aos Estados Unidos (VIDIGAL, 1985).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALSINA JÚNIOR, João Paulo. *Rio-Branco, grande estratégia e o Poder Naval*. Rio de Janeiro: FGV, 2015.

ALVES, Vágner Camilo. "Ilusão desfeita: a "aliança especial" Brasil-Estados Unidos e o Poder Naval brasileiro durante e após a Segunda Guerra Mundial". *Revista Brasileira de Política Internacional*, v. 48, n. 1, 2005.

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

ARIAS NETO, José Miguel. A Marinha Brasileira no início do século XX: política e tecnologia. *Antíteses*, v. 7, n. 13, pp. 84-112, 2014.

BLACK, Jeremy. *Naval Power: a history of warfare and the sea from 1500*. New York: Palgrave Macmillan, 2009.

CAMINHA, Herick Marques. *Organização e administração do Ministério da Marinha na República*. Brasília/Rio de Janeiro: Fundação Centro de Formação do Servidor Público/Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989.

CASCARDO, Francisco Carlos Pereira. *O Tenentismo na Marinha: os primeiros anos, 1922 a 1924*. São Paulo: Paz e Terra, 2005.

CATRINA, Christian. *Arms Transfers and Dependence*. New York: Taylor & Francis, 1988.

FALTAS, Sami. *Arms Market and Armament Policy: the changing structure of naval industries in Western Europe*. Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1986.

FARRELL, Theo. *Weapons Without Cause: the politics of weapons acquisitions in the United States*. London: MacMillan, 1997.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha Brasileira na Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982a.

_____. *A Marinha Brasileira na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982b.

_____; MARTINS, Helio Leoncio. A Marinha na Segunda Guerra Mundial. In: HISTÓRIA Naval Brasileira. Volume 5, tomo 2. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.

HEALY, David. Admiral William B. Caperton and United States Naval Diplomacy in South America, 1917-1919. *Journal of Latin American Studies*, v. 8, n. 2, pp. 297-323, 1978.

HILTON, Stanley. *O Brasil e a Crise Internacional*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977a.

_____. *O Brasil e as Grandes Potências, 1930-1939*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977b.

HUNTINGTON, Samuel E. *The Soldier and the State*. Cambridge: Harvard University Press, 2002.

MARTINS, Helio Leoncio. Evolução da política naval brasileira entre as duas guerras mundiais. In: HISTÓRIA Naval Brasileira. Volume 5, tomo 2. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985a.

_____. Forças combatentes. In: HISTÓRIA Naval Brasileira. Volume 5, tomo 2. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985b.

_____. Operações. In: HISTÓRIA Naval Brasileira. Volume 5, tomo 2. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985c.

MARTINS FILHO, João Roberto. *A Marinha Brasileira na era dos encouraçados, 1895- 1910*. Rio de Janeiro: FGV, 2010.

_____. Relações navais entre Brasil e Reino Unido durante a Guerra Fria: o caso da aquisição das fragatas Vosper. *Austral*, v. 4, n. 7, pp. 73-103, 2015.

McCANN, Frank. *Soldados da Pátria: história do Exército Brasileiro, 1889-1937*. São Paulo/Rio de Janeiro: Companhia das Letras/Biblioteca do Exército, 2009.

OLIVEIRA, Dennison. Da Segunda Guerra Mundial à Guerra Fria: políticas militares estadunidenses para a América Latina (1943-1947). *Diálogos*, v. 22, n. 1, pp. 157-175, 2018.

OLIVEIRA, Eliézer Rizzo de. *Democracia e Defesa Nacional: a criação do Ministério da Defesa na presidência de FHC*. Barueri: Manole, 2005.

SCHEINA, Robert L. *Latin America: a naval history, 1810-1987*. Annapolis: Naval Institute Press, 1988.

SORENSEN, David S. *The Process and Politics of Defense Acquisition*. Westport: Praeger Security International, 2009.

TILL, Geoffrey. *Seapower: a guide for the twenty-first century*. New York: Routledge, 2013.

TOPLISS, David. The Brazilian Dreadnoughts, 1904-1914. *Warship International*, n. 3, pp. 240-289, 1988.

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

WALDMANN JÚNIOR, Ludolf. A construção naval durante a Segunda Guerra Mundial. *Navigator*, n. 20, v. 10, pp. 70-82, 2014.

_____. *Tecnologia e Política: a modernização naval na Argentina e Brasil, 1900-1930*. Tese (Doutorado em Ciência Política). 277 f. São Carlos, Universidade Federal de São Carlos, 2018.

NOTAS

¹ Martins Filho (2009) identifica neste período dois “saltos tecnológicos”, que criaram verdadeiras “eras” na Marinha: a incorporação dos dreadnoughts, que iniciou a “era dos encouraçados”, e a experiência da Segunda Guerra Mundial, que resultou na transferência de embarcações equipadas com radares e sonares que deram início à “era dos contratorpedeiros”.

² Farrell (1997) aponta a existência dos seguintes modelos de análise do processo de aquisição de equipamento militar: o modelo de ação-reação (que enfatiza o aspecto estratégico internacional), o processo doméstico (considerações de política interna dominam, sejam de políticas burocráticas, peso do congresso/presidente, questões econômicas e financeiras, etc), o imperativo tecnológico (desenvolvimento tecnológico é o elemento imperativo) e finalmente abordagens que mesclam aspectos dos modelos já apontados. Sorenson (2009), por sua vez, sugere como modelos o paradigma de defesa nacional (ênfase no âmbito estratégico/internacional), o de políticas burocráticas (que ressalta a busca pela manutenção de padrões das organizações estatais); o fator das relações civil-militares (enfatiza a questão de quem detém o poder para fazer decisões); o paradigma das políticas do congresso (interesses políticos e sobretudo paroquiais dos representantes políticos dominam o processo) e, por fim, a ideia de complexo industrial-militar (tanto militares como setores industriais e políticos têm interesse e cooperaram para aumentar os recursos destinados para defesa por razões econômicas, políticas e estratégicas).

³ Segundo Till (2013), muitos dos estímulos para inovação tendem a vir externamente, mas há aqueles intrínsecos às marinhas: educação naval, manutenção de contatos com setores responsáveis pelo desenvolvimento tecnológico (indústria, cientistas, etc), abertura à diferentes opções tecnológicas, liderança forte e contínua, instituições capazes de se adaptar à novas circunstâncias, capacidade de apreender com a experiência, boas relações com demais forças militares, manter suas premissas sob constante revisão, manter um marketing efetivo e saber lidar adequadamente com o inesperado.

⁴ As principais aquisições da Marinha nos anos posteriores da Revolta da Armada foram dois encouraçados “guarda-costas” da classe Deodoro, de fabricação francesa, um cruzador protegido de origem britânica, o Barroso, bem como três cruzadores-torpedeiros alemães da classe Tupy (WALDMANN JÚNIOR, 2018).

⁵ Algumas características dos principais navios do programa de 1904 foram alteradas ainda por Noronha nos anos seguintes. Inicialmente, os encouraçados previstos teriam 13,5 mil toneladas e teria a artilharia secundária de 7,5 polegadas, enquanto os cruzadores-couraçados teriam canhões similares como seu armamento principal. Relatório do Ministério da Marinha, 1904.

⁶ A Argentina vivenciou um período de grande expansão naval na última década do século XIX, motivada pelas tensões territoriais com Chile pela Patagônia. Neste período, as principais aquisições foram quatro cruzadores-couraçados classe Garibaldi, três cruzadores protegidos (Buenos Aires, 9 de Julio e 25 de Mayo) e dois encouraçados "guarda-costas" classe Libertad (SCHEINA, 1988; WALDMANN JÚNIOR, 2018).

⁷ Nas discussões no congresso, chegou-se a ventilar uma proposta extraoficial com unidades de dimensões menores (ALSINA JÚNIOR, 2015). Esse programa consistia nos planos apresentados pelo chefe do Estado Maior da Armada, almirante João Justino Proença, que defendia a aquisição de dois ou três encouraçados de 8 mil toneladas, número idêntico de cruzadores de 3,5-4 mil toneladas, dez a quinze torpedeiras e alguns submarinos da classe Holland. Relatório do Ministério da Marinha, 1903. Anexo: Relatório do chefe do Estado Maior General da Armada, 1903.

⁸ Posteriormente, Alexandrino apresentou mais detalhes sobre o navio-mineiro e submarinos previstos: o primeiro teria cerca de 1,5 mil toneladas enquanto as demais embarcações seriam de 330 toneladas. Relatório do Ministério da Marinha, 1909.

⁹ Como ressalta Martins Filho (2010), os estaleiros britânicos tinham grande interesse em assegurar a mudança do programa naval brasileiro para conseguir fabricar os primeiros dreadnoughts para exportação do mundo, o que lhes garantiriam uma vantagem comercial considerável sobre seus concorrentes.

¹⁰ Nos anos seguintes, a Argentina adquiriu dois encouraçados da classe Rivadavia, de 27,9 mil toneladas e canhões de 12 polegadas, enquanto o Chile encomendou dois colossos da classe Almirante Latorre, com 28,6 mil toneladas e canhões de 14 polegadas (SCHEINA, 1988; WALDMANN JÚNIOR, 2018).

¹¹ Relatório do Ministério da Marinha, 1911, p. 24.

¹² É interessante notar que a aquisição dos monitores foi feita justamente num momento em que o governo Hermes da Fonseca discutia a transferência de toda estrutura de defesas fluviais para o Exército, uma medida que a Marinha se opôs justificando que havia investido um valor considerável nas flotilhas. Além disso, cabe ressaltar que a marinha argentina tinha recentemente fortalecido suas forças fluviais com a aquisição de duas canhoneiras (WALDMANN JÚNIOR, 2018).

¹³ Relatório do Ministério da Marinha, 1914, p. 44-45.

¹⁴ Os quatorze canhões de doze polegadas do Rio de Janeiro garantiam um poder de fogo superior à quase todos os encouraçados existentes naquele momento, possivelmente superior mesmo aos encouraçados argentinos (classe Rivadavia) então em construção. O argumento usado de que o navio era incompatível taticamente com os demais Minas Geraes também foi questionado pela imprensa especializada britânica (WALDMANN JÚNIOR, 2018; SCHEINA, 1988).

¹⁵ Em seu relatório, Alexandrino apontou que os monitores tinham calado e comprimento

grandes que tornavam os navios pouco úteis em suas funções fluviais. No que se refere aos submarinos, sugeriu que eram pequenos demais e com baixa autonomia, ainda que reconhecesse que eram um tanto úteis para a defesa nacional. Relatório do Ministério da Marinha, 1915.

¹⁶ Relatório do Ministério da Marinha, 1919.

¹⁷ Relatório do Ministério da Marinha, 1916.

¹⁸ Relatório do Ministério da Marinha, 1918. É bastante interessante a adição dos cruzadores-couraçados nesta lista do ministro, já que nos debates ocorridos na época da mudança do programa de 1904 o próprio Alexandrino apontava que este tipo de navio era já obsoleto.

¹⁹ Relatório do Ministério da Marinha, 1919.

²⁰ Capt. C. H. Woodward to Office of Naval Intelligence, 21-7-1920. Arquivo Ana Lagôa (AAL).

²¹ Relatório do Ministério da Marinha, 1920, p. 31.

²² De acordo com Scheina (1988), o navio foi oferecido para a Marinha por um milhão de libras.

²³ Capt. C. H. Woodward to Office of Naval Intelligence, 21-7-1920. AAL.

²⁴ A. C. Burlamaqui to Oswyn Murray, 5-1-1922. The National Archives (TNA). Admiralty (ADM) 1/8617/226.

²⁵ Washington Delegation, 26-1-1922. TNA. ADM 1/8617/226.

²⁶ Originalmente o contratorpedeiro britânico Porpoise, o navio foi adquirido sem armamento por uma companhia de navegação mercante brasileira em 1920 com o propósito de estudar o seu maquinário que queimava óleo (MARTINS, 1985b). Na visão de um oficial norte-americano no Brasil, a embarcação chegou ao país como uma tentativa de seu fabricante, o estaleiro Thornycroft, em conseguir negócios com a Marinha, particularmente no fornecimento de unidades similares (Capt. C. H. Woodward to Office of Naval Intelligence, 13-11-1920. AAL). Nesta mesma época a empresa tentou vender dois outros navios da mesma classe para o Brasil (Memorandum: Foreign powers desirous of purchasing war vessels, 31-1-1922. TNA. ADM 1/8617/226).

²⁷ Em 1937, por exemplo, a missão naval americana apontava a necessidade da Marinha em estabelecer a Política Naval do Brasil (grifo nosso). Relatório Anual da Missão Naval correspondente ao ano de 1937, Arquivo da Marinha (AM), gav. 666, doc. 2249.

²⁸ Esta foi a primeira vez que um navio aeródromo foi incluído num programa naval. Segundo Scheina (1988), no final de 1922 houve alguns estudos preliminares sobre a possibilidade de conversão de dois mercantes em porta-aviões. Para Vidigal (1985), a inclusão deste tipo de embarcação parece um tanto aleatória, já que a maioria da oficialidade brasileira parecia não se interessar por este navio.

²⁹ Relatório do Ministério da Marinha, 1923.

³⁰ No final de 1923, Burlamaqui propôs um programa de aquisições num período de dez anos, que renovasse completamente a esquadra, passando a ser constituída por quatro encouraçados de 35 mil toneladas, oito cruzadores, dezesseis contratorpedeiros e vinte e quatro submarinos, divididos em dois grupos de doze unidades oceânicas e costeiras (WALDMANN JÚNIOR, 2018). Em 1924, a pedido de Alexandrino, a missão naval preparou planos para uma força de 70 mil toneladas em encouraçados, 60 mil toneladas em cruzadores, 15 mil em contratorpedeiros e 6 mil em submarinos. The Secretary of State to the Chargé in Brazil, 26-6-1924 (Doc. 271). Foreign Relations of the United States (FRUS), 1924, vol. 1.

³¹ Em 1924, o programa proposto por Alexandrino consistia num cruzador de 10 mil toneladas, cinco contratorpedeiros médios e cinco submarinos também médios (Relatório do Ministério da Marinha, 1924). No ano seguinte, a proposta era um pouco maior: três cruzadores, quinze contratorpedeiros e quinze submarinos com os mesmos tamanhos (Relatório do Ministério da Marinha).

³² Relatório do Ministério da Marinha, 1926.

³³ Relatório do Ministério da Marinha, 1930, p. 15-16.

³⁴ Relatório do Ministério da Marinha, 1927, p. 25-26.

³⁵ Relatório do Ministério da Marinha, 1928. Não obstante, houve o flerte com a possibilidade de adquirir navios de dimensões maiores. Segundo Scheina (1988), em 1927 houve o pedido, via missão naval, do desenho de encouraçados de 15 mil toneladas e canhões de 16 polegadas. No ano seguinte, a proposta foi revisada e constava numa unidade de 20 mil toneladas.

³⁶ Durante a década de 1920 a Argentina aprovou um ambicioso programa naval que resultou na aquisição de dois cruzadores pesados (classe 25 de Mayo), cinco contratorpedeiros (classes Mendoza e Cervantes) e três submarinos (classe Santa Fe) (SCHEINA, 1988; WALDMANN JÚNIOR, 2018).

³⁷ Relatório anual da Divisão de Planos do Estado Maior da Armada, 1931, p. 32. AM.

³⁸ Relatório do Ministério da Marinha, 1930.

³⁹ Relatório do Ministério da Marinha, 1932.

⁴⁰ Relatório do Ministério da Marinha, 1932.

⁴¹ Relatório do Ministério da Marinha, 1934. A principal diferença entre os dois programas foi a unificação dos modelos de submarinos, que seriam encomendadas seis unidades idênticas de 900 toneladas.

⁴² Relatório do Ministério da Marinha, 1935.

⁴³ Relatório do Ministério da Marinha, 1934.

⁴⁴ Citado em Waldmann Júnior, 2014, p. 73-74.

⁴⁵ Relatório do Ministério da Marinha, 1940.

⁴⁶ President Roosevelt to President Vargas, 6-7-1936 (Doc. 276). FRUS, 1936, vol. 5. Em 1931 houve também um pedido brasileiro por cruzadores, recusado na época por causa da recente assinatura do Tratado Naval de Londres. Memorandum by the Assistant Secretary of State, 1-12-1931 (Doc. 753). FRUS, 1931, vol. 1.

⁴⁷ O acordo era pelo Tarbell, Yarnall, Upshur, Greer, Brackinridge e Brakeley (Relatório do Ministério da Marinha, 1942). O negócio acabou abandonado após fortes protestos da Argentina e de setores isolacionistas no Congresso norte-americano, contribuindo para aprofundar a crise doméstica brasileira e representando um duro revés para os esforços de Washington com o Brasil (McCANN, 1995; 2009).

⁴⁸ Relatório do Ministério da Marinha, 1937.

⁴⁹ A missão naval foi dispensada em 1931, como retaliação ao apoio dos Estados Unidos ao governo Washington Luís. Desde 1933 o ministro Protógenes tinha autorizado a vinda de novos instrutores norte-americanos e no final de 1935 ela foi recontratada (SCHEINA, 1988).

⁵⁰ Frequentemente os documentos e autores da Marinha tendem a identificar o navio como tipo Cassin, porém cabe observar que a embarcação pertencia à classe Mahan. Os navios brasileiros, segundo Scheina (1988) eram variáveis desse modelo com uma quantidade menor de armamentos.

⁵¹ Relatório Anual da Missão Naval correspondente ao ano de 1937. AM, gav. 666, doc. 2249.

⁵² O integralismo teve considerável influência na corporação naquela década (MARTINS, 1985c). Pouco após a insurreição em 1938, liderada por fuzileiros navais (McCANN, 1995), Vargas decidiu manter a execução do programa naval, porém reduziu ao máximo o combustível e munição disponíveis para a esquadra até 1942 (Research Memorandum: The Armed Forces and Police in Brazil. U.S. Department of State, 1969. AAL).

⁵³ Relatório do Ministério da Marinha, 1940.

⁵⁴ No final da década de 1930 a Argentina adquiriu sete contratorpedeiros (classe Buenos Aires) e um cruzador, o La Argentina, em estaleiros britânicos. Com estas aquisições, o país pode estabelecer uma considerável supremacia naval sobre a América do Sul, praticamente uma política de two-power standard com seus principais rivais, o Brasil e o Chile (SCHEINA, 1988).

⁵⁵ Relatório do Ministério da Marinha, 1940. Os navios eram baseados na classe britânica H (SCHEINA, 1988).

⁵⁶ Relatório do Ministério da Marinha, 1940.

⁵⁷ Sir. H. Gurney to Mr. Balfour, 21-8-1939. TNA, Foreign Office (FO), 371/22722.

⁵⁸ Brazilian Ambassador (Regis de Oliveira) to Foreign Office, 5-9-1939. TNA, FO, 371/22722.

⁵⁹ Em 1939, a missão naval norte-americana sugeriu a construção de seis contratorpedeiros e três submarinos em estaleiros particulares no Brasil, além de três contratorpedeiros (ou submarinos) ou um cruzador no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (WALDMANN JÚNIOR, 2014).

Depois do fracasso nas negociações por submarinos com a empresa norte-americana Electric Boat e com estaleiros holandeses, a Marinha buscou, sem sucesso, utilizar os planos dos submarinos Tupy ou através de contatos nos Estados Unidos que fornecessem o projeto e materiais para fabricação de unidades de 800 toneladas. Relatório do Ministério da Marinha, 1942.

⁶⁰ Entre as principais mudanças, podemos destacar que os contratorpedeiros classe Pará ainda em operação e os cruzadores Bahia receberam calhas de lançamento de bombas de profundidade. Os navios-mineiros Carioca, por sua vez, foram transformados em corvetas antissubmarino (GAMA e MARTINS, 1985; GAMA, 1982b).

⁶¹ O objetivo da Royal Navy era produzir, no estrangeiro, navios que seriam capazes de serem convertidos rapidamente em escoltas antissubmarino, vistos como essenciais naquele momento da guerra; houve discussões sobre a realização de novas encomendas em estaleiros brasileiros, mas o negócio acabou deixado de lado diante das dificuldades da indústria naval do país em obter os materiais necessários (Minutes: Future Building in Brazil and other South American countries. D.N.C., 3-12-1941. TNA, ADM, 1/11683). Pouco tempo antes, em outubro, houve discussões sobre a possibilidade de adquirirem os contratorpedeiros Marcílio Dias e os navios-mineiros Carioca através do apoio financeiro norte-americano via lend-lease ou numa troca por aviões britânicos (Treasure to Admiralty, 18-10-1941. TNA, FO, 371/25818).

⁶² Relatório do Ministério da Marinha, 1945.

⁶³ Relatório do Estado Maior da Armada, 1945. Gav. 599, Doc. 1590, AM. As aquisições previstas por esse plano eram um pouco distintas, pois estabeleciam a incorporação de três contratorpedeiros condutores de flotilha, doze similares ao Marcílio Dias, dois modelos de escolta, nove submarinos de cerca de mil toneladas e seis navios-mineiros, além dos encouraçados, porta-aviões, cruzadores e lanchas torpedeiras.

⁶⁴ The Ambassador in Brazil to the Secretary of State, 26-7-1945 (Doc. 465). FRUS, 1945, vol. 9. Citado em Alves, 2005.

A construção de um programa de construção: as motivações e os esforços que tornaram possível o surto de construção naval militar de 1936-46*

The building of a construction program: the motivations and efforts that made the 1936-46 military shipbuilding outbreak possible

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

Na primeira metade do século XX, a construção de navios de guerra no Brasil se concentrou entre as décadas de 1930 e 40, entrando em decadência na seguinte. A atividade é entendida como um surto construtivo, dentre quatro identificados desde a Independência do Brasil. Este artigo apresenta os fatores que motivaram e os esforços que viabilizaram essa atividade industrial nos anos 1930-40, no contexto da Grande Depressão e da Segunda Guerra Mundial, no plano externo, e da chamada Era Vargas, no interno. O artigo também busca interligar quatro elementos para dar conta da complexidade do tema, defendendo que não se pode abordar apenas um aspecto da atividade. Os quatro elementos são: as relações internacionais, as necessidades militares, as necessidades de absorver tecnologias, e a economia.

PALAVRAS-CHAVE: Marinha do Brasil; Século XX; Construção naval

ABSTRACT

In the first half of the twentieth century, the construction of warships in Brazil was concentrated between the 30s and 40s, declining in the following decade. The activity is seen as a constructive outbreak, among four identified since the Independence of Brazil. This article presents the motivations and efforts that made this industrial activity possible between the 30s and 40s, at the international context of the Great Depression, the Second World War and, on domestic politics, the so-called "Era Vargas" (The Age of Vargas). The article also seeks to link four elements to account for the complexity of the subject, arguing that it can't be explained addressing only one of them. They are: international relations, military needs, the need to absorb technologies, and economics.

KEYWORDS: Brazilian Navy; Twentieth century; Shipbuilding

*Artigo recebido em 4 de outubro de 2019 e aprovado para publicação em 1 de novembro de 2019. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 15, nº 30, p. 67-83 – 2019.

A construção naval militar brasileira vive, desde meados do século XIX, de surtos, espasmos. São impulsos que visam reequipar a Esquadra com navios construídos no País, geralmente para atender a necessidades urgentes. Nesses períodos de grande atividade chega-se, rapidamente, à situação de haver vários navios em construção simultânea e sucessiva, fase que, após breves anos de sucesso nas realizações, é seguida de decadência e calmaria, voltando a um estágio em que praticamente nada mais se constrói.

Este artigo trata de um destes surtos, que ocorreu na primeira metade do século XX. A atividade em foco se concentrou, basicamente, nas décadas de 1930-40 (ascensão) e 50 (declínio), mas é necessário abordar, ainda que rapidamente, um programa de reequipamento ocorrido na primeira década do século para compreender o contexto histórico que deu origem ao surto construtivo. Também é preciso falar de outros três espasmos da construção naval militar, desde a Independência do Brasil, para dar ao leitor uma perspectiva de longa duração. O objetivo é apresentar os principais motivos para o início da atividade, em meados da década de 1930, e os esforços para que o programa de construções ganhasse corpo.

A primeira seção do artigo apresenta uma visão de relativa longa duração sobre a trajetória desses surtos e sobre quatro elementos, interligados, cuja análise este autor considera fundamental para a compreensão desses processos: relações internacionais, necessidades militares, necessidades de absorver tecnologias, e economia. A segunda apresenta o contexto histórico do programa naval que originou o surto de construção, apresentando brevemente, também, a Esquadra que o programa visava tanto complementar quanto substituir. A terceira parte mostra o início da atividade até a chegada da Se-

gunda Guerra Mundial, enquanto a quarta apresenta o auge das obras simultâneas de novos navios, atingido já quando o Brasil lutava no conflito. A quinta (e brevíssima) seção traz as considerações finais.

OS QUATRO SURTOS E OS QUATRO ELEMENTOS PARA COMPREENDER A ATIVIDADE

O número de quatro surtos e de quatro elementos é somente coincidência – mesmo porque outros autores podem enxergar quantidades diferentes de espasmos desta atividade no Brasil, desde que o País se tornou independente.¹ Ou, também, podem entender que haja mais (ou menos) elementos a considerar para a análise do tema. É certo que, entre alguns dos surtos, continuou a haver atividade de construção naval militar. Porém, esta em geral foi muito pequena, aquém das necessidades da Marinha e dos números atingidos durante os espasmos da atividade. Portanto, acredito que a divisão em quatro surtos represente de maneira coerente a trajetória histórica da construção naval militar desde a Independência.

O primeiro surto compreendeu o período 1865-1870, estendendo-se até 1874 na fase de decadência. Correspondeu em boa parte à Guerra do Paraguai, fator principal de geração da demanda por esses navios, ainda que o Império já tivesse encomendado seu primeiro encouraçado, ao exterior, antes do conflito. Durante a guerra, destaca-se a construção de quatro encouraçados de bateria central e seis monitores, a vapor, para uso em operações fluviais (um encouraçado só foi terminado após o conflito, marcando o final do declínio do surto). Os cascos desses navios eram de madeira (com algumas estruturas em metal), protegidos por blindagem de grossas chapas de ferro, padrão não muito diferente de embarcações operadas por outras Ma-

rinhas da época, como a francesa, e foram construídos no então Arsenal de Marinha da Corte. O segundo surto ocorreu entre 1880 e 1890, com um período de decadência ainda mais longo, estendendo-se a 1910. Entre os motivos que o desencadearam, estavam a intenção da Marinha em se manter atualizada quanto à construção de navios de cascos inteiramente metálicos. Foram construídas seis canhoneiras (em ferro nacional e aço importado) e um cruzador oceânico (em aço importado), no Arsenal de Marinha da Corte (AMC), renomeado Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) com a Proclamação da República (1889) e iniciados dois monitores fluviais (aço importado) em 1890, com apenas um entregue em 1910 (MENDONÇA, 2001, p. 28-31, 52-60; MILLER, 2001, p. 88-89; GREENHALGH, 1965, 44-50, 305-310; TELLES, 2001, p. 52-67).

O terceiro surto é o objeto deste artigo, e será detalhado nas próximas seções, cabendo apenas adiantar que, em sua duração (1936-46, com declínio estendendo-se a 1960) foram construídos 17 navios de porte significativo (as menores unidades com cerca de 500 toneladas de deslocamento leve, as maiores com mais de 1.500 toneladas). O quarto surto ocorreu entre 1968 e 1994, com o declínio alcançando 2008, e respondeu pela construção de 12 unidades mais importantes (acima de 1.000 toneladas, superando 3.000 t para os navios maiores), entre fragatas, corvetas, submarinos e navio-escola, além de dezenas de obras de porte menor, como navios-patrolha fluviais e costeiros, navios de assistência hospitalar, embarcações de desembarque, etc. (CÂMARA, 2011, passim; MARTINI, 2014, p. 16-21).

Sobre os quatro elementos (que também podem ser qualificados como áreas de estudo ou fatores) interligados, cujas análises considero fundamentais para compreender este objeto complexo que

é a construção naval militar, a percepção dos mesmos deriva da visão do que é o Poder Naval, especialmente em um país com a trajetória histórica do Brasil. O Poder Naval é um instrumento de defesa voltado principalmente ao exterior, com possibilidades não só de atuação regional, mas também global, conforme as capacidades de cada país que desenvolve essa parcela de seu Poder Militar. Afinal, as ameaças à nação, a partir do mar, podem vir de países distantes, dada a liberdade de ação conferida pelos oceanos. É constituído não só pelas belonaves, mas também por bases navais, estaleiros, arsenais, indústria, Marinha Mercante e outros elementos que dão percepção ainda maior do Poder Naval de uma nação, na visão das demais. Isso porque, como instrumento de política externa, esse poder é não apenas um fator de dissuasão, mas também de prestígio entre as nações (ALMEIDA, 2011, p. 11; FLORES, 1972, p. 87, 130; VIDIGAL, 1985, p. 80; idem, 1996, p. 59).

Até meados do século XIX, os navios de guerra ainda atendiam ao padrão consolidado mais de 300 anos antes: veleiros com casco de madeira e armamento de canhões de alma lisa carregados pela boca, dispostos em baterias nos costados (ainda que tenha havido variações nos desenhos dos navios seus portes). Por séculos, a construção de um Poder Naval de credibilidade, ao menos no plano regional, dependia basicamente da existência de capacidades comuns a vários países, como saída para o mar, disponibilidade de recursos humanos, financeiros e materiais adequados, para os quais não havia limitações fundamentais como a que surgiria por volta de 1850: a mudança radical na construção, desenho e porte dos navios, trazida pela Revolução Industrial. Até então, um país, mesmo não industrializado, era capaz de manter um Poder Naval crível, aplicando técnicas e conhecimentos

acumulados de forma lenta e evolutiva ao longo dos séculos anteriores. Isso não significa que a construção naval militar fosse algo simples, pois os arsenais de Marinhas de Guerra, incluindo os existentes no Brasil até então, eram instalações complexas e organizadas num caráter industrial. Porém, esta era uma atividade ainda factível para potências menores e com economias pré-industriais (CAMINHA, 1980, p. 220; FERREIRO, 2007, p. 34-35; FLORES, 1972, p. 87-88; MARTINS FILHO, 2010, p. 20-21; PEARSALL, 1990, p. 551-552).

A introdução da propulsão a vapor, mesmo que inicialmente em sistemas de baixa pressão (que devido ao fraco desempenho e alto consumo obrigavam a manter o velame dos navios para a navegação de longo curso), o emprego de ferro na construção de cascos e couraças, assim como os avanços tecnológicos da artilharia naval foram fatores de ruptura que se somaram, de forma radical, para abrir um abismo entre as capacidades de países industrializados e não industrializados de manterem uma Marinha de Guerra competitiva por construção local. A segunda revolução industrial trouxe avanços ainda maiores na metalurgia, combustíveis, eletricidade, introdução de turbinas a vapor e caldeiras de alta pressão, canhões mais potentes, blindagens e cascos de aço. O abismo tornou-se, então, praticamente intransponível para países pouco industrializados. A maior parte deles não conseguiu acompanhar esses avanços e viu declinar sua construção naval militar. Passaram, assim, a depender de encomendas às potências industriais e navais para equiparem suas Marinhas com navios de guerra modernos, pois não eram mais capazes de construí-los. Foi este o caso do Brasil na virada do século XIX para o XX. As aquisições de belonaves, cada vez mais caras e avançadas, em negócios envolvendo países compradores pouco

industrializados e países vendedores que participavam de acirradas corridas industriais e armamentistas, adquiriram ainda mais componentes de natureza comercial, industrial, técnica, financeira e de política externa para serem concretizadas. É este o contexto dos reequipamentos navais do Brasil na primeira metade do século XX (KIRBY, 1956, p. 172-177, 295-296, 401-403; MARTINI, 2014, p. 41-53; MARTINS e COZZA, 1997, p. 99; MARTINS FILHO, 2010, p. 116-123; MESSENGER, 1990, p. 986-989; VIDIGAL, 1985, p. 111-112).

A partir das considerações dos últimos parágrafos, entende-se que a busca de respostas para questões sobre grandes programas navais no período estudado e, em especial, aos que envolvem a construção de belonaves em países como o Brasil (que se industrializou após as grandes potências dos séculos XIX e XX) precisa passar pela análise da interligação de mais de um elemento ou área de estudo. No caso em tela, destaco quatro elementos fundamentais: um é a economia, que no período estudado teve como marco a crise de 1929, fator contribuinte para gerar uma mudança de regime no Brasil (Revolução de 1930), que se combinou a iniciativas de diversificar a pauta de exportação e de aprofundar iniciativas de industrialização do País, frutos da necessidade de poupar divisas e equilibrar a balança comercial. As relações internacionais são outro elemento. Na época, elas foram marcadas por negociações de acordos comerciais pelo Brasil com os Estados Unidos e a Alemanha. Esses acordos se davam num contexto de crescimento das tensões regionais (caso da Guerra do Chaco) e globais, com reflexos nos relacionamentos do País, de governo autoritário, com potências mundiais que se dividiam entre democracias liberais e países totalitários.

O terceiro elemento é constituído pelas necessidades militares e políticas: a cha-

mada “Esquadra de 1910” (da qual falarei à frente) estava obsoleta, e havia enorme defasagem do Poder Naval brasileiro, e do Poder Militar do País como um todo, frente à Argentina. Isso se combinava à sustentação dada pelas Forças Armadas ao governo de Getúlio Vargas (antes e após o golpe do Estado Novo), apoio para o qual o Exército e a Marinha, que colocaram Vargas no poder, esperavam contrapartidas: novas armas e navios modernos. Finalmente, temos o quarto desses elementos que se interligam: as necessidades industriais e de absorção de tecnologias. No período, o Brasil carecia de indústria pesada capaz de atender à construção naval – caso da siderurgia, de escala relativamente pequena, e que não incluía laminados de aço. Também estava defasado nas novas técnicas de construção, num momento em que crescia a complexidade das belonaves, tanto para construir quanto para equipar. Munidos desta brevemente apresentada base de premissas teóricas, vamos para os fatos históricos.

A ESQUADRA DE 1910 E O PROGRAMA NAVAL DE 1932

No início da década de 1930, a Esquadra brasileira era composta, quase em sua totalidade, pelos navios remanescentes da “Esquadra de 1910”, nome que recebeu por ter sido o ano em que se reuniram, na Baía de Guanabara, 14 belonaves encomendadas a estaleiros britânicos pelo Programa Naval de 1906. A frota era composta originariamente por dois encouraçados tipo *Dreadnought*, deslocando cerca de 21.000 toneladas, dois cruzadores leves de pouco mais de 3.000 t e 10 contratorpedeiros de 600 t. Como a destacar a decadência pela qual passava a construção naval militar brasileira naquele início de século, no mesmo ano de 1910 foi incorporado o pequeno Monitor fluvial *Pernambuco*, cuja construção se arrastou por 20 anos, demonstrando as deficiên-

cias técnicas e de pessoal, assim como de escassez de verbas, que contrastavam com a aquisição de toda uma Esquadra no exterior (MARTINI, 2014, p. 182-187; MARTINS e COZZA, 1997, p. 80-99; MARTINS FILHO, 2010, p. 80-89).

Vinte anos após sua incorporação, e ainda que tivessem passado por algumas modernizações (como instalação de novos diretores de tiro nos encouraçados e troca do sistema de propulsão dos cruzadores para caldeiras a óleo), os navios se encontravam obsoletos e, especialmente no caso dos contratorpedeiros, bastante desgastados. De fato, embora entre as mais modernas do mundo em 1910, essa Esquadra já estava ultrapassada desde a época da entrada do Brasil na Primeira Guerra Mundial (1917), tanto pelos avanços da tecnologia oriundas da própria corrida armamentista do conflito, quanto por sofrer antecipadamente de deficiências em sua manutenção. A esse quadro problemático na Marinha somava-se uma situação material não menos preocupante no Exército, à época da Revolução de 1930. No governo dito provisório que se seguiu àquele movimento, assumido por Getúlio Vargas em 3 de novembro de 1930, as Forças Armadas passaram a exercer papéis ainda mais evidentes, na sustentação do sistema político, do que já ocupavam na República Velha. Por sua vez, Getúlio Vargas, para manter-se no poder durante seus 15 anos de governo, precisou conquistar e manter apoio e lealdade nas Forças Armadas (Exército e Marinha, aos quais se somou a Aeronáutica, tornando força singular em 1941). As promessas e ações efetivas para atender às demandas de reequipamento eram fundamentais para garantir esse apoio (ALMEIDA, 2007, *passim*; MARTINS, 1985, p. 100-105; SILVA, 2011, 323-339).

Ainda que pouco pudesse ser feito pela Marinha no primeiro exercício (1931)

do Governo Provisório, já no segundo ano foi elaborado o Programa Naval de 1932. Diferentemente de planos anteriores, este era bastante detalhado em justificativas, tipos de navios e custos previstos. Planejava-se adquirir a quantidade de belonaves modernas que se considerava indispensável para atingir um equilíbrio com a Armada Argentina, a qual, desde a segunda metade dos anos 1920, vinha tocando de forma consistente uma política de aquisição de novos navios. À época, a Argentina havia acabado de incorporar dois novos cruzadores (construídos na Itália) e cinco contratorpedeiros modernos (de projeto inglês, construídos na Inglaterra e na Espanha). Além disso, os argentinos realizavam profundas modernizações em quatro contratorpedeiros e dois encouraçados incorporados às vésperas da Grande Guerra. Não é de se estranhar que o mínimo pretendido pela Marinha do Brasil praticamente emulava a frota argentina: o programa brasileiro somava dois cruzadores e nove contratorpedeiros, além de seis submarinos, seis navios mineiros-varredores e três navios-tanque, a um custo estimado de 8 milhões de libras, equivalentes a 406 mil contos de réis. Com esses navios seriam substituídos diversos navios da já desgastada Esquadra de 1910: os dez contratorpedeiros (alguns já em desativação), dois cruzadores leves e três submarinos. Os dois encouraçados brasileiros seriam modernizados, tais quais os argentinos (PARKES, 1933, 101-108; RELATORIO, 1932, 2-35, 42-44, 101-103).

1932-1936: OS DESAFIOS PARA VIABILIZAR O PROGRAMA NOS MARES TURBULENTOS DAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS, DA ECONOMIA, DA TECNOLOGIA E DAS NECESSIDADES MILITARES

Em 11 de junho de 1932, Data Magna da Marinha (Batalha Naval do Riachuelo),

instituiu-se por decreto a concessão de créditos anuais de 40 mil contos de réis (ao longo de dez anos) para custear esse reequipamento. Ainda naquele ano, e nos seguintes, acontecimentos internos e externos revelaram mais deficiências materiais a sanar, em especial na Flotilha de Mato Grosso, que travou combates bem-sucedidos durante a revolta paulista e penou para manter uma presença dissuasória no Rio Paraguai durante a Guerra do Chaco. Isso levaria, em breve, à decisão de acrescentar navios de guerra fluviais do tipo monitor ao programa naval (havia apenas um em serviço na região). Por sua vez, ao longo da década, a Argentina acrescentou ao seu plano naval, a encomenda de mais um cruzador (somando três no total) e sete contratorpedeiros (somando doze). O programa naval brasileiro foi, então, atualizado para três cruzadores e doze contratorpedeiros, mostrando claramente a preocupação em se equiparar ao Poder Naval do vizinho.² Era patente, porém, a incapacidade de construir navios do programa no País, pois o novo Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (AMIC) ainda estava em construção e o Brasil não possuía de indústria de base apta a fornecer os materiais necessários. Assim, foi aberta (setembro de 1933) uma concorrência internacional para escolher um fornecedor estrangeiro dos navios do programa naval, ainda que já constasse, em suas cláusulas (e em decreto que autorizava o programa naval e os créditos para o mesmo), a construção de três dos contratorpedeiros no Brasil. As propostas foram abertas em março do ano seguinte (daí a disputa ser, frequentemente, mencionada como concorrência de 1934), destacando-se as de firmas inglesas como as mais vantajosas. Ainda assim, eram consideradas caras frente à realidade dos créditos anuais autorizados. Começaram então algumas mudanças para tornar viáveis as compras, como a redução da duração do programa

para oito anos, mantendo-se o valor total, para que as parcelas anuais subissem para 60 mil contos. A análise dos preços informados pelos concorrentes mostrou que, entre os fatores mais variáveis nos detalhamentos das ofertas, estava o custo da mão de obra (HILTON, 1977, p. 41-44; MILLER, 2001, p. 82-83, 204-205; McMURTRIE, 1938, 109-117; RELATORIO, 1933, p. 48-50; Idem, 1934, p. 5-6, 13-14; Idem, 1935, p. 31-32; WHITLEY, 1988, p. 14-16).

Por aquela época, as disputas internacionais por essas encomendas (marcando em especial uma rivalidade entre Inglaterra e Itália) se misturavam a problemas gravíssimos de saldos da balança comercial brasileira para viabilizar as compras, em meio a duras negociações com americanos, ingleses e franceses sobre os pagamentos de nossa dívida externa. Simplesmente não havia sobra de moeda forte (ouro, libras e dólares) para bancar o programa naval, ao mesmo tempo em que o Exército também exigia grandes compras de armas, especialmente artilharia, para renovar equipamentos obsoletos e fazer frente ao crescente Poder Militar argentino. Por seu lado, a Itália fascista e, principalmente, a Alemanha nazista acenavam com propostas de trocas de armas, máquinas e outros produtos industriais por matérias-primas brasileiras, em acordos de compensação, modalidade de comércio que encontrava forte oposição na Inglaterra e nos Estados Unidos. Mas, em relação a este último, um acordo de comércio em moldes liberais foi negociado em 1935, seguindo-se a outro, bilateral e baseado no comércio de compensação (trocas comerciais baseadas em cotas, envolvendo transações em moedas locais por exportadores e importadores de cada país, sem uso de moeda forte), estabelecido com a Alemanha em 1934 (CANO, 2011, passim; HILTON, 1977, 45-50, 61-62, 124-135, 142-143; LIMA, 2014, p. 73-81; MONIZ BANDEIRA, 1994, p. 39-50).

É nesse caldo de considerável complexidade, envolvendo acordos econômicos internacionais que incluíam o componente das compras militares, que a renovação dos meios flutuantes navegaria ao longo de toda a segunda metade da década de 1930. Foi construída, por volta da metade da década de 1930, uma fórmula que ampliou a parcela de navios a serem construídos no País, frente à quantidade que se pretendia anteriormente. Nestas gestões, em especial junto aos Estados Unidos, foram figuras chaves do lado brasileiro o então embaixador em Washington (pouco depois nomeado ministro das Relações Exteriores) Oswaldo Aranha e o Ministro da Fazenda Souza Costa, em constante contato com o Ministro da Marinha, Aristides Guilhem, e oficiais da força destacados para assessorá-los (contando também com a assessoria de militares da Missão Naval Americana). Também foram importantes as mensagens trocadas entre Vargas e o Presidente dos EUA, Franklin Delano Roosevelt, buscando resolver pontos básicos das questões comerciais, econômicas e militares em um só conjunto. Por fim, vale acrescentar que entrou como componente, nas negociações, o desejo brasileiro de contornar o problema da obsolescência da Esquadra com a aquisição de navios que estavam para dar baixa na Marinha dos Estados Unidos. Cogitou-se junto àquele país o recebimento de nada menos que dez cruzadores leves Classe *Omaha* (incorporados à Marinha dos EUA em 1923-25), iniciativa que não deu certo, entre diversos fatores, devido à decisão americana de não desativar os navios³. Em compensação, Roosevelt ofereceu a Vargas o arrendamento de seis contratorpedeiros construídos entre 1917 e 1919, fato que, quando veio a público com a divulgação da proposta ao Congresso dos EUA, causou grande celeuma, com forte oposição da Argentina e outra mais discreta, porém não menos eficaz, da Inglaterra (VARGAS, v.1, 1995, p. 515-525).⁴

O maior peso das compras externas era, até então, justificado pela complexidade das belonaves modernas, pelos anos de estagnação da construção naval no Brasil, baixa produção de insumos básicos (como o aço) no País, tempo requerido para terminar o novo arsenal e pela urgência (os grandes estaleiros estrangeiros garantiam entregas rápidas). Mudar esse peso não foi uma solução simples porque, conforme se alteravam as circunstâncias da situação política e econômica internacional, os fatores da complexa equação mudavam de posição. Apesar de, tecnicamente e por tradição, a compra de navios de procedência britânica ser a opção preferida da Marinha, entre os anos de 1934 e 1935 o governo considerou a compra de contratorpedeiros e submarinos na Itália, assim como máquinas industriais destinadas a equipar as oficinas do novo AMIC, na Alemanha. A Marinha não se opunha a esta possibilidade, pois sua maior preocupação era viabilizar o reequipamento da forma mais rápida possível. A única exigência de que não abria mão era que o armamento dos navios fosse inglês, padrão que já utilizava em boa parte de seus navios, e para o qual também havia canhões de 100 mm e 120 mm em estoque, disponibilizados após a baixa de alguns contratorpedeiros e com a modernização do Encouraçado *Minas Gerais* (que teve sua bateria secundária reduzida).⁵ Outra possibilidade levantada naqueles anos foi a encomenda de três contratorpedeiros na Alemanha, produção de outros três no Brasil com material alemão, combinados à encomenda de três na Inglaterra.⁶

Por fim, chegou-se a uma equação final em que as aquisições foram distribuídas em mais de um país. Para os três contratorpedeiros a serem construídos no AMIC, foram adquiridos projetos (planos de construção foram fornecidos pela Marinha dos EUA de sua moderna Classe *Mahan*, a custo simbólico), matérias-pri-

mas, equipamentos e sistemas de propulsão (aos quais se somaram necessidades de aprendizado de novas tecnologias) nos EUA, num “pacote” que incluiria o arrendamento de seis navios do tipo, já mencionados – arrendamento que, porém, não vingou. Esta solução foi negociada e informada a Getúlio pelo Embaixador Oswaldo Aranha, e incluía todo o sistema de pagamentos e suas condições.⁷ Seis contratorpedeiros seriam encomendados a estaleiros ingleses, e empresas daquele país também forneceriam materiais e equipamentos para navios de menor porte a serem construídos aqui, como monitores e navios mineiros-varredores. Finalizando a parte que era possível viabilizar do programa, três submarinos foram comprados na Itália. Para a Alemanha, restou o fornecimento de máquinas operatrizes diversas, muitas delas de grande porte, e toda a aparelhagem de fundição, equipamentos que foram instalados em diversas oficinas do AMIC (BITTENCOURT, 2005, p. 160-162, 167-168, 172, 213-214; CÂMARA, 2011, p. 27; MARTINS, 1985, p. 105-107; RELATÓRIO, 1937, p. 88-91, 109-111).

1936-1939: NOVAS QUILHAS ENCHEM AS CARREIRAS DO AMIC

Desde o início da década de 1930, uma força de trabalho ainda relativamente pequena vinha executando extensa modernização em um dos dois encouraçados da velha Esquadra, o *Minas Gerais*, trabalho que se aproximava do final em meados de 1936. Conforme os engenheiros e operários eram liberados das obras no grande encouraçado, assumiam as tarefas de construção de um novo navio, um monitor fluvial cuja quilha foi batida cerimoniosamente por Getúlio Vargas em 11 de junho de 1936. As prioridades do programa naval eram submarinos e contratorpedeiros, e a estes poderiam se seguir cruzadores,

quando vagassem as carreiras de construção. Porém, a decisão de aumentar a proporção de navios construídos no País levou a priorizar os tipos menores, neste reinício de uma atividade de construção naval militar abandonada há décadas. De construção mais rápida e simples, as embarcações de menor porte do programa (na faixa de 500 toneladas de deslocamento), os dois monitores fluviais e os seis navios mineiros-varredores, permitiriam que a mão de obra fosse treinada e adaptada. Crescendo em número e em qualificação, os operários poderiam se dedicar à construção simultânea de navios cada vez maiores e mais complexos, como os contratorpedeiros (na faixa de 1.500 toneladas) e, futuramente, até mesmo cruzadores (cerca de 8.000 t). O monitor, batizado de *Parnaíba*, foi construído ao longo de 17 meses e lançado ao mar em 6 de novembro de 1937, numa cerimônia presenciada por um público muito maior que o do início de sua construção, e naquele mesmo dia bateram-se as quilhas de dois navios mineiros. É fato que as quilhas de três contratorpedeiros da chamada Classe *M* (derivada do nome do primeiro da classe, o *Marcílio Dias*) foram batidas antes, em maio de 1937, mas estas ainda aguardaram por meses a chegada de materiais encomendados a fornecedores americanos. Assim, as obras nos navios menores e mais simples efetivamente se desenvolveram antes dos maiores. (BITTENCOURT, 2005, p. 114-119; CÂMARA, 2011, p. 40-56).

Em meados de 1938, nada menos do que sete navios eram construídos simultaneamente nas suas duas carreiras: três contratorpedeiros (já com as obras mais visíveis e avançando) e quatro navios mineiros-varredores da chamada Classe *C* (derivada do nome do primeiro da classe, o *Carioca*). A obra de um quinto mineiro-varredor era realizada no velho arsenal vizinho, ainda em atividade, e um sexto teria

a construção iniciada em outubro daquele ano, no AMIC, no espaço vago após o lançamento dos dois primeiros. Também naquele ano, no velho arsenal do continente, avançavam as obras de um segundo monitor fluvial. Em dezembro de 1938 ele foi lançado, representando a ponte entre o surto de construção naval realizado na última década do Império (e interrompido de vez em 1910) e esse novo surto do século XX era o Monitor *Paraguassu*, ex-*Maranhão*, ex-*Espírito Santo* e ex-*Vitória*, cujas obras se iniciaram em 1890 e foram interrompidas por diversas vezes, daí os vários nomes que o “rebatizaram” (CÂMARA, 2011, p. 47-51; TELLES, 2001, p. 123-124).

Ao mesmo tempo, na Europa, outras carreiras de construção abrigavam navios encomendados pelo Brasil. Na Inglaterra, três estaleiros construíam seis contratorpedeiros (dois cada um), dentro de um contrato vencido pela Vickers Armstrong. Eram de porte ligeiramente menor que os três de origem americana dos quais o AMIC se ocupava. Foram necessários alguns anos, em meio a esforços para resolver os graves problemas de balanço de pagamentos do Brasil, para se negociar o valor e a quantidade de parcelas.⁸ Enfim, as obras desses seis contratorpedeiros foram iniciadas, entre março e setembro de 1938 (WHITLEY, 1988, p. 21). Naquela época já chegavam da Itália três submarinos, construídos ao longo de 1936-37, e também precedidos de um demorado processo de negociação, que envolveu parte do pagamento em libras compensadas. Os submarinos italianos eram tecnicamente os preferidos pela Marinha, embora a área econômica do governo preferisse os ingleses, oferecidos a um preço bem menor e em condições consideradas até mais vantajosas que a do comércio de compensação com a Itália – caso houvesse moeda forte disponível.⁹ Porém, todas as questões envolvidas nas encomendas externas

logo ficariam no passado devido ao início da Segunda Guerra Mundial, que alterou bruscamente as circunstâncias das compras de equipamentos militares e afunilou a gama de opções do Governo Vargas.

1939-1943: OS LANÇAMENTOS CHEGAM AO AUGE, MAS A GUERRA LIMITA AS OPÇÕES DO PROGRAMA NAVAL

A incorporação dos dois primeiros navios mineiros-varredores do programa naval ocorreu em setembro de 1939, quando a Segunda Guerra Mundial já estourava na Europa. O conflito não afetaria de forma importante os trabalhos nos quatro navios da classe ainda a terminar, e que foram lançados naquele mês e no seguinte, em concorridas celebrações. Isso porque a encomenda de materiais e máquinas foi feita a firmas inglesas bem antes da guerra, com tudo devidamente entregue. Infelizmente, para a Marinha, o mesmo não se deu com os seis contratorpedeiros em construção na Inglaterra. Como já ocorrera no conflito mundial anterior, no qual encomendas externas eram vistas como “reserva” de belonaves para a Marinha Real Britânica (RN) em caso de deflagração de hostilidades, a entrega dos contratorpedeiros em construção para o Brasil foi cancelada. A RN incorporou os navios e os britânicos devolveram os valores já pagos. Começava uma nova safra de negociações, pressões e mudanças de rumo devido à brusca mudança das circunstâncias, e que levaram a uma relação ainda mais próxima do Brasil com os Estados Unidos no campo dos equipamentos militares. (BITTENCOURT, 2005, p. 190-192; CÂMARA, 2011, p. 59-60; WHITLEY, 1988, p. 21-22).

É importante ressaltar que, ao final de 1939, ainda não estava em vigor a política de empréstimo-arrendamento de equipa-

mento militar por parte dos Estados Unidos (o arrendamento de seis contratorpedeiros ao Brasil, negociado em 1936 e malogrado em 1937, seria um protótipo dessa política, da qual se beneficiariam diversos aliados após o primeiro terço da guerra, incluindo o Brasil). Assim, a opção de tentar novamente obter contratorpedeiros excedentes da Marinha dos EUA não estava ainda disponível. Mas havia uma possibilidade a explorar, dada pela experiência nos três navios da Classe *M*: a encomenda de materiais (chapas, estruturas), equipamentos e sistemas de propulsão a fabricantes americanos, para construir os seis contratorpedeiros no Brasil. Assim nasceu a decisão de construir no AMIC um tipo de navio que foi considerado “híbrido”, ao invés de simplesmente (ao menos ao olhar do historiador de hoje sobre as possíveis opções da época) continuar construindo os contratorpedeiros da Classe *M*, como os que já estavam nas carreiras de construção. Nascia a futura Classe *A*.

O fato é que, aos olhos da Marinha – nas figuras de seu ministro, Almirante Guilhem, mas também de engenheiros navais como o diretor do AMIC, Almirante Júlio Regis Bittencourt e seus subordinados – o que ela precisava era de contratorpedeiros menos dispendiosos e sofisticados que os sofisticados Classe *M*. Os navios deveriam seguir um padrão mais barato para aquisição e operação, que era o britânico, mais adequado a uma “*minor navy*” (Marinha de menor porte, quando comparada à americana), conforme afirmou o Almirante Júlio Regis em outubro de 1939.¹⁰ Essas palavras e toda a série de decisões sobre a nova classe de navios, e seus equipamentos, aparece num conjunto de cartas trocadas entre Júlio Regis e oficiais que supervisionavam aquisições e projetos no estaleiro americano da Filadélfia. A decisão foi construir seis novos navios seguindo o projeto dos originais

britânicos (cujos planos foram recebidos pela Marinha conforme o contrato com a empresa Vickers), o que significava cascos construídos segundo o padrão dos estaleiros ingleses, ainda empregando a técnica tradicional da rebiteagem, ao invés da nova tecnologia de soldagem de estruturas e chapas.

Os contratorpedeiros seriam dotados de sistemas de propulsão e outros equipamentos que agora, praticamente, só poderiam ser fornecidos pelos Estados Unidos. Caldeiras, turbinas e diversos outros itens, especialmente da propulsão, precisariam ser adaptados a cascos de porte menor que o dos contratorpedeiros americanos. Vale dizer que a propulsão desses navios americanos era bem mais sofisticada e eficiente que a dos britânicos, porém, mais cara, pesada e volumosa, e as divisões internas do projeto inglês teria que ser adaptada para comportar os equipamentos americanos. A ideia, ainda que do único tipo possível a encomendar após o início da guerra, que era o americano, seria especificar uma versão simplificada do arranjo propulsivo da Classe *M*, com menos turbinas e menor potência, e conseqüentemente mais barata.¹¹ Tem-se aqui um conjunto de questões técnicas e tecnológicas, com um componente de relações internacionais, nessas tomadas de decisão.

Tudo isso ocorria ao tempo em que grandes encomendas de canhões para o Exército, junto à Alemanha, sofriam as conseqüências do bloqueio naval britânico ao comércio alemão (especialmente o comércio diretamente conectado ao esforço de guerra da Alemanha nazista). Isso acarretou um enorme desgaste nas relações anglo-brasileiras, que só melhoraram após a intervenção americana, pressionando os ingleses a solucionar o problema do envio dos armamentos alemães ao Brasil. Também foi a época do famoso discurso de Vargas no Encouraçado *Minas*

Gerais, em 11 de junho de 1940 (Data Magna da Marinha), entendido interna e externamente como pró-Eixo, num momento em que a França sofria derrotas seguidas para a Alemanha, nos campos de batalha, e estava prestes a cair (SEITENFUS, 1985, p. 320-333). Acrescentem-se, ainda, as negociações com os Estados Unidos para viabilizar financeira e tecnicamente a grande siderurgia no Brasil, nas quais Vargas e parte de seu ministério barganhavam com uma possível opção política e econômica pela Alemanha no negócio, prosseguindo na linha de ação que contrabalançava, havia anos, os interesses americanos e alemães nas relações com o Brasil (HILTON, 1977, p. 326-329).

Nessas negociações, o componente militar (seja de compra de equipamentos, seja de cooperação efetiva em alianças) passava a ter peso ainda maior do que antes da guerra, a qual estava para atingir os Estados Unidos e o Brasil. Em meio a todo esse cenário tumultuado, no qual o Ministério da Fazenda ainda criava dificuldades para a liberação dos pagamentos já devolvidos pelos britânicos (relacionados aos contratorpedeiros não entregues), o Congresso dos EUA votou o “*Two-Ocean Navy Act*” (Lei da Marinha de dois oceanos), em julho de 1940. Essa lei abriu o caminho para massivas encomendas de navios para a Marinha americana, e as empresas do país ficaram com suas carteiras de encomendas cheias. Como a liberação de verba, pela Fazenda, para que a Marinha encomendasse os materiais e equipamentos dos futuros contratorpedeiros da Classe *A* veio apenas após a lei, os pedidos brasileiros foram para o final da fila. Mais negociações viriam para adiantar as encomendas do Brasil, e decidiu-se, também, que o padrão de armamentos dos contratorpedeiros brasileiros (Classes *M* e *A*) seria o americano, por ser o único disponível para compra.¹²

Ao tempo em que entraram na Segunda Guerra Mundial os Estados Unidos (dezembro de 1941, após o ataque japonês a Pearl Harbor) e o Brasil (agosto de 1942, após uma sequência de afundamentos de navios mercantes brasileiros pela campanha submarina alemã nas costas do Brasil), as carreiras de construção do AMIC estavam totalmente ocupadas pelas obras simultâneas dos seis contratorpedeiros “híbridos” da Classe A (derivada do nome do primeiro da classe, batizado de *Amazonas*). As dificuldades de transporte de materiais, resultantes das perdas de navios para os submarinos alemães, assim como os atrasos devidos à grande demanda na indústria americana, ocasionaram longos tempos de construção para os contratorpedeiros já lançados ou nas carreiras. Apenas em 29 de novembro de 1943 o AMIC lançou ao mar os dois primeiros navios da Classe A. No mesmo dia, a Marinha incorporou os três da Classe M e iniciou as provas de mar (ainda com o armamento provisório de canhões de 120 mm reaproveitados). Porém, diferentemente das cerimônias do tipo realizadas até meados de 1940, a multidão presente ao AMIC não assistiu a nenhum batimento de quilha, fato destacado pelo Almirante Regis Bittencourt em suas memórias (BITTENCOURT, 2005, p.227-229, 231, 235-236; CÂMARA, 2011, p. 60).

Em meados de 1944, após suas primeiras missões no Atlântico Sul, os três navios da Classe M rumaram ao Arsenal de Filadélfia para trocar o armamento: receberam o conjunto de canhões de 127 mm e sistema diretor de tiro americanos. Torpedos (e seus lançadores), radares, sonares e rádios americanos completavam o pacote, e todos esses equipamentos também seriam padrão nos navios da Classe A. Começaram também as gestões (que foram levadas a bom termo, embora com sucesso apenas relativo quanto às quanti-

dades) para se produzir esse armamento aqui. Naqueles anos finais do conflito, o Brasil já se beneficiava amplamente de acordos de empréstimo e arrendamento (*lend-lease*) para receber equipamentos militares americanos, num sistema em que os débitos seriam honrados, com desconto, ao final da guerra, num encontro de contas com as mercadorias exportadas aos EUA. Por um lado, essa aliança total com os Estados Unidos permitiu rapidamente ampliar a quantidade de navios necessários para as missões que a Marinha passava a cumprir, na proteção dos comboios: nada menos que 24 navios de guerra especializados nessa arena de combate foram incorporados, 16 de pequeno porte e oito com deslocamento semelhante aos navios da Classe A. Essa facilidade em receber navios prontos e praticamente novos da Marinha americana teria consequências ruins para a continuidade do esforço de construção naval militar no Brasil. Naquele momento, porém, falavam mais alto as necessidades prementes e a visão pragmática – ainda que a decisão de construir no País também fosse, em seu tempo e a seu modo, pragmática – de ampliar a frota (VIDIGAL, 1985, p. 88-90).

Mas este é um tema para futuros artigos que abordarão as razões do declínio do surto de construção naval. Cabe acrescentar, como epílogo a essa narrativa, que somente em 30 de maio de 1945, semanas após a rendição alemã, ocorreu o lançamento de mais dois navios da Classe A, e o derradeiro par só foi lançado em 21 julho de 1946. O Estado Novo já havia acabado e o presidente que assistia à cerimônia não era mais o mesmo, ainda que pertencesse à cúpula militar do regime deposto. No Governo Dutra não seriam batidas novas quilhas, e os navios lançados passariam por um longo período de obras de acabamento – o último atravessaria a volta de Vargas ao poder e esperaria o ano de 1960 para entrar

em serviço. Novos submarinos, contratorpedeiros de maior porte ou os cruzadores, pretendidos no programa originado no distante ano de 1932, não sairiam das carrei-

ras do arsenal para equipar a Marinha. Sai-riam, nos anos seguintes, dos excedentes de guerra dos Estados Unidos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A complexidade do problema enfrentado pela Marinha para seu reequipamento, no início da década de 1930, num contexto econômico e político (interno e externo) tumultuado, dificilmente poderia resultar em soluções simples. De fato, o equilíbrio entre aquisições de navios no exterior e a construção local, dentro de limites impostos pelas dificuldades técnicas e financeiras, foi uma solução de compromisso. Solução esta construída ao longo de anos de negociações e de buscas por oportunidades, aproveitando um contexto externo de competição de potências navais e industriais, dentro das limitações da conjuntura econômica brasileira.

O que fica claro na análise dos esforços para viabilizar o programa de 1932, apesar de haver um arsenal em construção na época (com obras tocadas desde a década anterior, ainda na Primeira República), não apenas para reparar navios da Esquadra, mas construir, e apesar da pretensão, estabelecida já em 1934, de que três contratorpedeiros fossem feitos no País, a ideia de que a construção local fosse priorizada não estava posta desde o início.

Ainda que defendida pelos ministros da Marinha em seus relatórios, principalmente nos que foram escritos após as primeiras quilhas serem batidas no País, a construção no Brasil não era a primeira opção. Ela foi construída com o tempo, com os limites dados pela conjuntura econômica, tecnológica, de necessidades militares e das tensões internacionais. Se isolarmos algum desses fatores, teremos uma visão prejudicada do processo que levou a essas decisões, que culminaram em nada menos que 17 navios, de porte significativo, construídos durante o surto de construção naval militar. Quando os combinamos, o resultado é uma narrativa de muitas idas e vindas, opções abertas e fechadas, limites e oportunidades, combinadas de uma forma que parece única, mas que resultou das opções postas à mesa dos agentes históricos.

ARQUIVOS DE FONTES PRIMÁRIAS E SUAS ABREVIÇÕES

Arquivo da Marinha - Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (AM-DPHDM)

Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil - Fundação Getúlio Vargas (CPDOC-FGV)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E FONTES PRIMÁRIAS PUBLICADAS

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. A situação material dos navios de guerra da Armada Nacional ao final de 1917. *Navigator*. Rio de Janeiro, v. 3, n. 5, p. 7-19, 2007.

_____. Herbert Richmond e o comando do mar (IV). *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 131, n. 4-6, p.121-136, abr.-jun. 2011.

BITTENCOURT, Júlio Regis. *Memórias de um engenheiro naval: uma vida, uma história*. Rio de Janeiro: SDGM, 2005.

CÂMARA, Eduardo Gomes. *A construção naval militar brasileira no século XX*. Rio de Janeiro: edição do autor, 2011.

CAMINHA, João Carlos. *História marítima*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1980.

CANO, Wilson. "Crise de 1929, soberania na política econômica e industrialização". In: BASTOS, Pedro Paulo Zahluth; FONSECA, Pedro Cezar Dutra (orgs.). *A Era Vargas: desenvolvimento, economia e sociedade*. São Paulo: Unesp, 2011.

FERREIRO, Larrie D. *Ships and science: the birth of naval architecture in the scientific revolution, 1600-1800*. Massachusetts: MIT Press, 2007. 2007.

FLORES, Mario Cesar. (Coord.) *Panorama do Poder Marítimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Bibliex-SDGM, 1972.

GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História: 1822 – 1899*. Rio de Janeiro: AMRJ, 1965.

HILTON, Stanley. *O Brasil e as grandes potências: 1930-1939*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.

KIRBY, R. et al. *Engineering in History*. New York: McGraw-Hill, 1956.

LIMA, Danilo Bartolo Martins de. *O debate sobre o tratado de comércio Brasil-Estados Unidos (1935): Classes, Estado e Projetos para o Brasil*. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2014.

MARTINI, Fernando Ribas De. *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. Disponível em http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-23012015-103524/publico/2014_FernandoRibasDeMartini_VCorr.pdf

MARTINS, Helio Leoncio. "Forças combatentes". In: BRASIL, Ministério da Marinha. Serviço de Documentação Geral da Marinha. *História naval brasileira: volume quinto, tomo II*. Rio de Janeiro: SDGM, 1985.

MARTINS, Helio Leoncio; COZZA, Dino Willy. "Poderes combatentes". In: BRASIL, Ministério da Marinha. Serviço de Documentação da Marinha. *História naval brasileira: volume quinto, tomo IB*. Rio de Janeiro: SDGM, 1997.

MARTINS FILHO, João Roberto. *A Marinha Brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2010.

McMURTRIE, Francis E. *Jane's Fighting Ships 1938*. Londres: Purnell, 1938.

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.

MESSENGER, Charles: "Weapons and armour". In: McNEIL, I. *An Encyclopaedia of the history of technology*. London: Routledge, 1990.

MILLER, David. *The illustrated directory of warships: from 1860 to the present day*. Osceola: MBI, 2001.

BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *O milagre alemão e o desenvolvimento do Brasil: as relações da Alemanha com o Brasil e a América Latina, 1949-1994*. São Paulo: Ensaio, 1994.

PARKES, Oscar (ed.). *Jane's Fighting Ships 1933*. Londres: Sampson, 1933.

PEARSALL, A. W. H. "Ports and shipping". In: McNEIL, I. *An Encyclopaedia of the history of technology*. London: Routledge, 1990.

RELATORIO apresentado 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.

RELATORIO apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Dr. Getulio Dornelles Vargas pelo contra-almirante Protogenes Pereira Guimarães, ministro de estado dos negocios da Marinha em outubro de 1934. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1934.

_____ em 1935. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1935.

RELATÓRIO apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República Dr. Getulio Dornelles Vargas pelo vice-almirante Henrique Aristides Guillem, ministro de estado dos negocios da Marinha, exercício de 1936, em março de 1937. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1937.

SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. *O Brasil de Getúlio Vargas e a formação os blocos, 1930-1942: o processo de envolvimento brasileiro na II Guerra Mundial*. São Paulo: Ed Nacional, 1985.

SILVA, Ligia Osório. "A política do Exército no primeiro governo Vargas, 1930-1945". In: BASTOS, Pedro Paulo Zahluth; FONSECA, Pedro Cezar Dutra (orgs.). *A Era Vargas: desenvolvimentismo, economia e sociedade*. São Paulo: Unesp: 2011.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da construção naval no Brasil*. Rio de Janeiro: Lamn – Femar, 2001.

VAL, Sylvio dos Santos. *O périplo do cisne negro: poder, política e tecnologia na Marinha do Brasil*. Rio de Janeiro: Gramma, 2016.

VARGAS, Getúlio. *Getúlio Vargas: Diário*. 2 vls. São Paulo: Siciliano, 1995.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985.

_____. Uma estratégia marítima para o Brasil. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 116, n. 1-3, jan.-mar. p. 55-96. 1996.

WHITLEY, M. J. *Destroyers of World War Two: an international encyclopedia*. London: Arms and Armour Press, 1988.

NOTAS

¹ Sylvio dos Santos Val, por exemplo, qualifica esses processos como ciclos de nucleação tecnológica, também em número de quatro, porém entendendo que houve apenas um ciclo no século XIX e outros três no XX, um deles relacionado à Aviação Naval e os demais aos navios e submarinos (VAL, 2016, passim). O entendimento de haver quatro surtos de construção naval militar é explicado em detalhes na introdução de minha dissertação de mestrado (MARTINI, 2014, p. 1-39), e seus capítulos analisam os dois surtos do século XIX.

² Comunicação reservada, 15/4/1936. SC1934.03.15, doc 23, Arquivo Souza Costa, CPDOC-FGV. O documento enviado pelo Ministério da Marinha ao da Fazenda relata as aquisições navais argentinas desde 10 anos antes, com preços em pesos e conversão em contos de réis, além de novas compras em andamento.

³ Oswaldo Aranha a Getúlio Vargas, 18/2/1936. OA1936.02.07/1, rolo 14, fotos 498, 501, Arquivo Oswaldo Aranha, CPDOC-FGV. No documento, o Embaixador Aranha informa ao Presidente Vargas o andamento das negociações referentes aos cruzadores.

⁴ A reação argentina à oferta americana de arrendamento de contratorpedeiros ao Brasil pode ser acompanhada em jornais brasileiros da época, como as edições do *Gazeta de Notícias* entre os dias 8 e 21 de agosto de 1937 e *O Imparcial*, entre 10 e 29 do mesmo mês. Os periódicos estão disponíveis na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>)

⁵ Ministério das Relações Exteriores, "A aquisição da nova esquadra e um plano conjuncto de expansão commercial entre o Brasil e os paizes constructores". 20/12/1934. SC1934.03.15, doc 9, Arquivo Souza Costa, CPDOC-FGV.

⁶ Manuscrito "Programma Naval Minimo" do ministro da Fazenda Souza Costa, sem data (prov. 1935). SC1934.03.15, doc 56, Arquivo Souza Costa, CPDOC-FGV.

⁷ Oswaldo Aranha a Getúlio Vargas, 24/5/1937. OA1937.02.13, rolo 14, fotos 978 a 1004, Arquivo Oswaldo Aranha, CPDOC-FGV. Além da carta datada de 24 de maio, esta série microfilmada traz 32 documentos no total, com detalhes sobre os acordos negociados nos Estados Unidos para a construção dos navios.

⁸ Vickers Armstrong, "Proposed terms of payment for six destroyers", 9/11/1937. SC1934.03.15, doc 36, Arquivo Souza Costa, CPDOC-FGV. Contrato com proposta de pagamentos parcelados e prazos de entrega de seis contratorpedeiros à empresa britânica.

⁹ Manuscrito "Submarinos" do ministro da Fazenda Souza Costa, 31/1/1937, SC1934.03.15, doc 27, Arquivo Souza Costa, CPDOC-FGV.

¹⁰ Almirante Júlio Regis Bittencourt ao tenente Raul Neiva, 27/10/1939, pasta "Cartas referentes a aquisição..." - Fundo Personalidades, Júlio Regis Bittencourt, AN-DPHDM.

¹¹ Neiva a Bittencourt, 6/11/1939, 8/3/1940, 28/6/1940, 15/8/1940, pasta "Cartas referentes a aquisição..." - Fundo Personalidades, Júlio Regis Bittencourt, AN-DPHDM.

¹² Neiva a Bittencourt, 11/9/1940, pasta "Cartas referentes a aquisição..." - Fundo Personalidades, Júlio Regis Bittencourt, AN-DPHDM.

“Fazer navio, e o melhor possível”: a sistematização da construção naval no *Livro da Fabrica das Naus* (c. 1580), de Fernando Oliveira*

“Fazer navio, e o melhor possível”: the systematization of shipbuilding
in the *Livro da Fabrica das Naus* (c. 1580) by Fernando Oliveira

Amanda Cieslak Kapp

Doutora em História pela Universidade Federal do Paraná. Dedicou suas pesquisas à primeira modernidade, notadamente ao humanismo ibérico e à produção cosmográfica e historiográfica. É professora no Unibrasil Centro Universitário.

RESUMO

A intenção deste trabalho é analisar de que forma o conhecimento náutico no que tange à arquitetura naval foi sistematizado no *Livro da Fabrica das Naus* (c.1580), escrito pelo português Fernando Oliveira. O tratado, considerado a primeira produção teórica sobre a temática da Época Moderna, é produto de um contexto no qual verificaram-se esforços das coroas ibéricas em institucionalizar as atividades e saberes relacionados à expansão marítima. É resultado, igualmente, da formação humanista de seu autor, marcada pela retomada dos clássicos, seja a partir de uma relação de igualdade ou de superação, e pela valorização da experiência. Enseja-se examinar, partindo de tais caracterizações, como o tratado aliou premissas teóricas às demandas utilitaristas e práticas dos estaleiros e ribeiras.

PALAVRAS-CHAVE: Tratados náuticos; arquitetura naval; humanismo prático

ABSTRACT

The purpose of this paper is to analyze how nautical knowledge regarding naval architecture was systematized in the Livro da Fabrica das Naus (c.1580), written by Portuguese Fernando Oliveira. The treaty considered the first theoretical production on the theme in the Modern Era, which is the product of a context in which efforts were made by the Iberian Crowns to institutionalize activities and knowledge related to maritime expansion. It is also the result of the humanist formation of its author, marked by the resumption of the Classics, whether from a relationship of equality or overcoming, and the appreciation of experience. It is possible to examine, starting from such characterizations, how the treaty combined theoretical premises with utilitarian demands and practices of shipyards.

KEYWORDS: Nautical treaties; naval architecture; practical humanism

DA INSTITUCIONALIZAÇÃO NA PRÁTICA NÁUTICA

O *Livro da Fabrica das Naus* (c.1580) de Fernando Oliveira é representativo dos esforços de sistematização do conhecimento náutico empreendidos no contexto da expansão marítima. Exemplar da intersecção entre teoria e prática, foi escrito em um cenário permeado por processos distintos e com a participação de indivíduos com formações e ambições diversas. Basta se pensar no marinheiro prático, sem conhecimento erudito e nem mesmo letramento e, por outro lado, nos teóricos de gabinete, ocupados com o entendimento da herança clássica e sua utilização para resolução das demandas que se instauravam em decorrência da empreitada náutica.

Para além deste perfil dicotômico, observou-se, de maneira cada vez mais recorrente, a interação dessas formações/posturas em um mesmo sujeito. Ao tratar dos homens práticos, sabe-se que parte significativa dos tripulantes das naus escolhia a jornada marítima por não possuir outras opções. A viagem, além de austera em condições alimentares e de conforto, oferecia toda sorte de perigos, dos quais os mais temidos eram os naufrágios. Porém, o conhecimento prático que muitos desenvolveram foi além de atividades meramente baseadas em repetições, ou que poderiam ser realizadas sem grandes dificuldades.

Por sua vez, os eruditos de gabinete, formados conforme os preceitos humanistas, em muitos casos nunca tivessem pisado em uma Ribeira, um porto ou adentrado em um navio. No entanto, almejavam contribuir com a navegação através de sua habilidade letrada e teórica. A expansão e a configuração (conquista, domínio, conhecimento, organização) do império ultramarino foram responsáveis, em grande medida, pela formação de indivíduos que se encontravam, em maior ou menor grau, no meio termo das caracterizações mencionadas acima,

as quais também não devem ser tomadas como estáticas (KAPP, 2018, p. 82).

Em Portugal, quando do início da expansão, seguiam-se, no universo da marinharia, preceitos técnicos transmitidos através do tempo e elaborados e revistos de acordo com as demandas que surgiam. Luís de Albuquerque, em seus clássicos estudos sobre a náutica portuguesa, notou que os processos relacionados à sua sistematização tiveram início com a introdução das práticas astronômicas de navegação, estima-se que no terceiro quartel do século XV. A partir de então “ (...) os marinheiros logo teriam começado a coligir em pequenos cadernos, que depois corriam de mão em mão e se multiplicavam em cópias, todos os elementos necessários à arte de pilotar” (1989, p. 9).

Se destes cadernos de uso exclusivo dos pilotos não se tem registros, dois guias náuticos foram publicados logo no início do século XVI. Tratam-se do *Regimento do Astrolábio e do Quadrante* (c.1509) e do *Regimento da Declinação do Sol* (c.1516). Apesar dos esforços de padronização das práticas náuticas, apenas no final do século, especificadamente em 1595, voltaram a ser editadas obras de mesmo teor. Neste significativo intervalo, que somou 75 anos, os pilotos continuaram a fazer uso “ (...) do recurso da cópia manuscrita, coordenando em folhas avulsas, que depois juntavam as regras a aplicar diariamente ou as observações a que precisavam recorrer amiúde”. Surgiram assim os denominados *Livros de Marinharia* (ALBUQUERQUE, 1989, p. 9)¹.

Ao longo deste período, de acordo com Avelino Teixeira da Mota, os guias devem ter circulado de forma manuscrita. Eram copiados de um piloto para outro ou produzidos, “ (...) manuscritos, sobretudo pelos mestres de cartas de marear” (1974, p. 7)². Isto significa que, apesar de não publicado, existia um conhecimento comum partilhado pelos pilotos e que vinha sendo sistematizado. Este fazia parte de um cenário mais amplo, protagonizado especialmen-

te pela Casa da Índia e pelos investimentos na Ribeira das Naus³.

O primeiro documento que demonstra a tentativa de ordenar e aperfeiçoar a prática náutica em Portugal, com base nas premissas cosmográficas em desenvolvimento é datado de 1592 – trata-se do Regimento do Cosmógrafo-Mor. Este, de acordo com Nuno Ferreira, é uma reformulação de um anterior, de 1559, do qual não se conhece o conteúdo, mas do qual sem tem noção, tendo em vista que o de 1592 foi uma adaptação (2012, p. 532).

Isto demonstra que práticas indicadas por este, por exemplo, o exame de pilotos pelo cosmógrafo-mor, já ocorriam, ainda que não obrigatoriamente. Do *Regimento* de 1592 faziam parte 18 capítulos, os quais, muito provavelmente, já constavam, ainda que com possíveis alterações, nas provisões de 1559.

Entre eles estão: a obrigatoriedade de carta de exame para os mestres das cartas de marear e construtores de instrumentos náuticos; a verificação e assinatura obrigatórias do cosmógrafo-mor em todas as cartas, globos e instrumentos feitos pelos mestres; a instituição de penas e procedimentos contra mestres aprovados que não levassem as suas obras para exame e contra fabricantes não examinados; a participação do cosmógrafo-mor em comissões de demarcação territorial no ultramar e em assuntos relativos a posse de territórios ou mares descobertos ou a serem descobertos; a obrigatoriedade do cosmógrafo-mor de ministrar uma lição de matemática e seu respectivo programa; o exame obrigatório para os postos de piloto, sota-piloto, mestre, contramestre e guardião; exercer a função de júris em exames e, também, organizar os procedimentos para estes, a preparação de cartas de exame para novas carreiras; cartas e exames para pilotos que não habitavam em Lisboa e a matrícula e distribuição dos oficiais nas viagens (MOTA, 1969).

Apesar da não obrigatoriedade, ou melhor, da não existência de rigidez no que

tange aos exames admissionais, observa-se uma clara preocupação com a arregimentação das atividades de cunho prático, condizentes com a própria experiência da navegação. Muitas produções náuticas do período e a própria postura/práticas dos diversos agentes envolvidos nesta empreitada se inserem então neste cenário de regulação e sistematização das técnicas empregadas no mar e que teve início de forma mais efetiva a partir de 1550. O esforço se voltava, em grande medida, para a navegação e suas condições, em uma tentativa de aproximação do conhecimento erudito e cosmográfico com a realidade dos pilotos e oficiais⁴.

O tratado de arquitetura naval de Oliveira, conforme se demonstrará a seguir, advogava pela utilização de métodos comuns e validados – o que se considera o cerne da metodologia científica. Se as palavras ciência e produção científica substituíram a filosofia natural no final do século XVIII e especialmente no século seguinte, as bases para a produção de cunho experimental e científico começaram a ser lançadas e desenvolvidas ainda no século XVI.

DO AUTOR

O *Livro da Fabrica das Naus* foi, provavelmente, a última produção náutica de Fernando Oliveira. Nascido em 1507, este teve uma trajetória acidentada e produção multifacetada. Duas formas são as mais recorrentes para se tratar da sua vida. A primeira delas advém da obra de seu primeiro biógrafo, Henrique Lopes de Mendonça. O historiador, arqueólogo naval e também romancista, foi quem deu visibilidade ao humanista, quando publicou, em 1898, uma extensa biografia, acompanhada de uma de suas obras náuticas e de seu processo inquisitorial. Escrita de acordo com os pressupostos historiográficos e nacionalistas da época, sua atual importância reside na rica pesquisa documental empreendida e disponibilizada por Mendonça (1898).

As segundas expressões fazem parte de um grupo mais amplo e heterogêneo. São trabalhos que não se ocuparam da trajetória de Oliveira *per se*, mas de algum aspecto específico de sua produção. Mesmo assim, a guisa de apresentá-lo, recorreram a episódios de sua vida. Muitas vezes estes foram conectados a um contexto mais amplo, não aparecendo de forma deslocada. Também foram mobilizadas novas informações sobre sua vida, bem como outras perspectivas de interpretação às disponibilizadas por Mendonça⁵. No entanto, várias caracterizações sobreviveram sem grandes questionamentos.

Refere-se, especialmente, às menções recorrentes acerca de sua personalidade: aventureiro, genial, insubmisso, irrequieto e imprudente. Por mais de uma vez, Oliveira, em maior ou menor grau, agiu de forma contrária à normatividade esperada pelos contextos e instituições em que esteve inserido. Por tais ações, recebeu punições, tais como o cárcere inquisitorial ou a exclusão do círculo das letras portuguesas. Não se pretende aqui ofuscar estes episódios. No entanto, afasta-se de uma abordagem que os tornam o centro da sua trajetória, muitas vezes a partir de uma ótica estereotipada.

Se dessa forma agiu e produziu o humanista, foi porque existiam possibilidades para tanto, mesmo que desaprovadas ou cerceadas. Oliveira é fruto dos contextos em que viveu, como um indivíduo que estabeleceu relações com os pressupostos de seu tempo, e não como alguém totalmente alheio do cenário em que vivia, como algumas das caracterizações elencadas acima, e sua constante repetição, podem levar a crer. Suas produções e outras documentações mostram que foi educado na Ordem de São Domingos, em Évora, onde ordenou-se sacerdote regular⁶.

Aproximadamente com 25 anos, desertou da Ordem. Sabe-se que esteve na Espanha, retornando a Portugal durante a década de 1530. Nesta época, atuou como mestre de filhos de nobres, como os de João de

Barros. Em 1536 publicou a sua *Gramática de Lingoagem Portuguesa*, a primeira neste campo, sendo seguida pela de João de Barros quatro anos depois.

Pouco antes da década de 1540, chegou à Itália, não se sabe como e porque razão. Em 1543, encontrava-se novamente no reino e, logo depois, envolveu-se em um episódio bastante particular que, além de inspiração para os seus tratados náuticos, foi responsável pela sua passagem nos tribunais do Santo Ofício. Em 1547, embarcou como piloto em galés francesas que passavam pelo Tejo rumo a batalhas com a Inglaterra. Tendo sido os franceses derrotados, Oliveira adentrou na Inglaterra, não se sabe se como prisioneiro ou não. De volta a Portugal, após uma série de afirmações sobre o reinado de Henrique VIII, nas quais não contestou o cisma e se aproximou dos pressupostos reformadores e luteranos, foi preso pela Inquisição⁷.

Solto três anos depois, participou de expedições marítimas enviadas por D. João III para a restituição do rei de Vélez, no Norte da África⁸. Também atuou, ainda que por pouco tempo, como revisor de imprensa na Universidade de Coimbra⁹. Em 1555 veio à tona sua segunda publicação, a primeira em que abordou temas náuticos: *Arte da Guerra do Mar*. Logo após, foi novamente encarcerado. Não se sabe até quando permaneceu preso, já que não houve novo processo. Na década de 1560 recuperou a liberdade, pois foi encontrado o registro do pagamento de uma tença, ordenada por D. Sebastião, em razão dos serviços que prestava como clérigo de missa e leitor de casos de consciência, no convento de Palmela, em Setúbal¹⁰.

Nos anos seguintes produziu ainda duas outras obras de caráter náutico: *Ars Nautica* (c.1570), que permanece manuscrita, e o objeto deste artigo, o *Livro da Fabrica das Naus* (c.1580). Quando do contexto da crise sucessória de 1580, Oliveira escreveu ainda as suas obras historiográficas, que permaneceram manuscritas. São elas o *Livro da*

Antiguidade, Nobreza, Liberdade e Imunidade do Reino de Portugal (1579/80) e a *História de Portugal* (1580/1581)¹¹.

DO PRIMEIRO TRATADO DE CONSTRUÇÃO NAVAL DA ÉPOCA MODERNA

O *Livro da Fabrica das Naus* é resultado de um escrito anterior de Fernando Oliveira, o *Ars Nautica*. Este último, manuscrito nunca publicado e incompleto foi dividido em três partes. A primeira delas se ocupa com a navegação, a cartografia e a meteorologia. A segunda trata da construção naval e a última sobre questões administrativas e logísticas navais, sobre as quais já havia se debruçado em *Arte da Guerra do Mar*¹².

Francisco Contente Domingues, quem primeiramente realizou um estudo contextual e técnico mais abrangente das produções náuticas de Oliveira, observou que a segunda parte da *Ars Nautica*, depois de revisada e ampliada, deu origem ao *Livro da Fabrica das Naus*, e que este foi o primeiro escrito teórico e aprofundado sobre construção naval da Época Moderna.

Sem se saber como o *Ars Nautica* saiu de Portugal, no século XVII acabou em mãos de Issac Voss¹³. Este, de família de teólogos e professores universitários, seguiu uma vida de estudos e de viagens, sendo conhecedor de grego e de latim e comentador e editor de obras clássicas. Atuou no *Royal Society* na Inglaterra, como filósofo. Também tratou do movimento dos mares e dos ventos. Notabilizou-se pela sua biblioteca particular, na qual se encontravam mais de 700 manuscritos (DOMINGUES, 2014, p. 65-67).

Em Portugal, soube-se da localização do manuscrito em 1960, por meio de trabalho de Luís de Matos. Já o manuscrito do *Livro da Fabrica das Naus* pertencia à livraria do Mosteiro de Santa Maria de Alcobaça, da Ordem de Cister. Tudo o que se sabe é que foi entregue à instituição pelo Frei José Sanches. Desde 1834, se encontra arquivado na

Biblioteca Nacional da França. Segundo Domingues, o *Livro* “(...) está voltado no essencial para a definição e justificação teórica dos preceitos gerais que procura enunciar pela primeira vez (...)” (2014, p. 25). Depois da escrita do *Livro*, verificaram-se em Portugal outras publicações sobre a questão. A de Oliveira, muito em razão de suas ilustrações, figura como uma das mais importantes e completas do período.

Embora com especificidades no que tange à aproximação entre a teoria e a prática, foram produzidos nos anos e décadas seguintes o *Livro Primeiro da Architettura Naval*, do cosmógrafo-mor João Baptista Lavanha, o *Tratado do que deve saber um bom soldado para ser bom Capitão de Mar e Guerra*, de autoria anônima, as *Advertências de Navegantes*, de Marcos Cerveira de Aguilar e o *Livro de Traças de Carpintaria*, de Manuel Fernandes¹⁴.

A primeira publicação em espanhol sobre o assunto é a de Diogo Garcia de Palacio, intitulada *Instrucion Nautica para el buen uso y regimiento de las naos, su traça, y gobierno conforme à la altura de Mexico*. Domingues observou que, dentre todas as portuguesas, somente as produções de Oliveira, Lavanha e Fernandes podem ser consideradas tratados. Isto porque, ao contrário dos outros livros, que muitas vezes se caracterizaram pela junção de documentos, são obras que possuem autores específicos, dos quais podemos aventar as intenções e que “(...) exprimem a sua lição sistemática e coerentemente” (2004, p.25).

Aos tratados somam-se documentos genéricos resultados dos trabalhos empreendidos pelos oficiais envolvidos com a sistematização do conhecimento náutico: os *Regimentos gerais* e os *Regimentos especiais*. Os primeiros destinavam-se à construção de um tipo de navio e o segundo à arquitetura de um único navio em particular. Os gerais dirigiam-se então à construção de um galeão ou uma caravela, por exemplo, ou a preceitos mais amplos, que poderiam ser aplicados a diferentes tipos de embarcações. Domingues

analisou que da totalidade da documentação encontrada e que se caracteriza como Regimento geral, organizada por tema, estas foram as expressões: nove de navios redondos de grande porte, 13 de navios redondos de médio porte, cinco de navios a remos de grande porte, oito de navios a remos de médio porte e sete de embarcações auxiliares. Já dos *Regimentos especiais* organizados conforme os tipos dos navios, encontraram-se: quatro sobre naus, um de navio de guerra, cinco sobre navios, seis de galeões, dois sobre patachos, três sobre caravelas de armadas, um de caravela antiga, três sobre galés, dois sobre galeotas, dois de galizabras, um sobre bergantim, um de falua, quatro sobre fragatas, três de bateis e quatro sobre esquifes¹⁵.

Para além dos pormenores técnicos que não nos interessam neste artigo em sua complexidade, percebe-se, ainda de acordo com o mesmo autor, que existia a intenção de registrar e sistematizar a diferença entre naus/navios e galeões. De forma bem geral, a principal distinção entre as naus e os navios era a de que as naus eram maiores e com maior amplitude de tonelagem (2004, p. 27-28).

A *Ars Nautica* teve seus desenhos copiados por Nicolaas Witsen em 1671. Este foi um dos diretores da Câmara da Companhia das Índias Orientais de Amsterdã, o que comprova a significância das proposições arquitetônicas de Oliveira para a empreitada náutica em um contexto europeu mais amplo. A maior consistência e contribuição do livro se encontra na parte dois. Nas palavras de Domingues: “O que Fernando Oliveira escreveu e desenhou apresenta-se-nos como uma curiosa mistura de novo e antigo”. Segundo especialistas no assunto, contém novidades que demoraram a aparecer em obras de mesma natureza, especialmente em seus desenhos (2014, p. 19).

O fato desta obra, especificadamente, ter sido escrita em latim demonstra que se destinava a um público mais amplo, e não exclusivamente aos marinheiros e práticos, como na *Arte da Guerra do Mar*. Por isso, Oliveira fez uso

extensivo dos clássicos, preocupando-se com as etimologias de todas as partes dos navios, filólogo que era. De qualquer forma, não deixou de lado a importância da prática, como mote que o fazia apto a escrever sobre o assunto. Logo no início, como que para legitimar sua escrita, atestou sua vivência ao declarar: ter “(...) andado por muitos portos de mar na Espanha, na França, na Itália, na Inglaterra e em alguns de terras de mouros (...)” (1898, p. 178).

Sobre sua intimidade com o ambiente náutico luso, afirmou:

E para que a doutrina deste livro fosse mais certa, cotejei o que vi com o estilo da Ribeira de Lisboa, que agora precede a todas as que eu vi: porque dela se fazem as maiores e mais importantes navegações de todo o mundo, as quais tem necessidade de bons navios, porque desta fábrica são encarregados homens nobres e grandes, responsabilizados por isso pelo El Rei nosso senhor, os quais põem muita diligência para que se faça com toda a perfeição possível (OLIVEIRA, 1898, p. 150).

Comprovada sua experiência, em vários momentos construiu críticas incisivas aos que não a possuíam e escreviam sobre o assunto. Aventa-se que se destinavam a Pedro Nunes, tais como esta, que consta na primeira parte da *Ars Nautica*:

Os matemáticos, por conseguinte, que não viram o mar, não andaram embarcados nem praticaram a arte de navegação, terão mal conhecimento dos temas náuticos e podem sustentar pior interpretação deles (...). Não metam foice em seara alheia homens que, encerrados em seus gabinetes como tartarugas entorpecidas, desconhecem por completo navegações e viagens (OLIVEIRA apud DOMINGUES, p.84).

Bem se sabe que, muitas vezes, no terreno das produções intelectuais, à crítica a trabalhos

e proposições advêm também de motivações mais subjetivas e pessoais do que a discordância em relação aos conteúdos propostos. Foi o que se considerou em relação ao desdém de Oliveira a Nunes. Comprova-se que se referia ao cosmógrafo não “apenas” pelo exórdio da experiência, de acordo com a citação acima. No final da década de 1560, Nunes publicou a *Opera*, obra que, editada na Basileia, o consagrou entre seus pares internacionais. Nesta, tratou sobre a possibilidade de navegação por círculos máximos. Oliveira, em determinada passagem da *Ars Nautica*, mesmo sem citar o nome de Nunes, cri-

ticou tal afirmação, escrevendo que o correto é se avançar pelos círculos menores.

Para Domingues, Oliveira poder ter tomado a decisão de escrever sua obra em latim ensejando o mesmo reconhecimento de Nunes. A querela poderia ser então resultado do sucesso e apoio real que o último sempre obteve, em contrapartida de seu ostracismo (2014, p. 84-85). São possibilidades que não temos como comprovar e que, no contexto maior do relacionamento entre teoria e prática, não parecem tão significativas, porém dignas de menção.

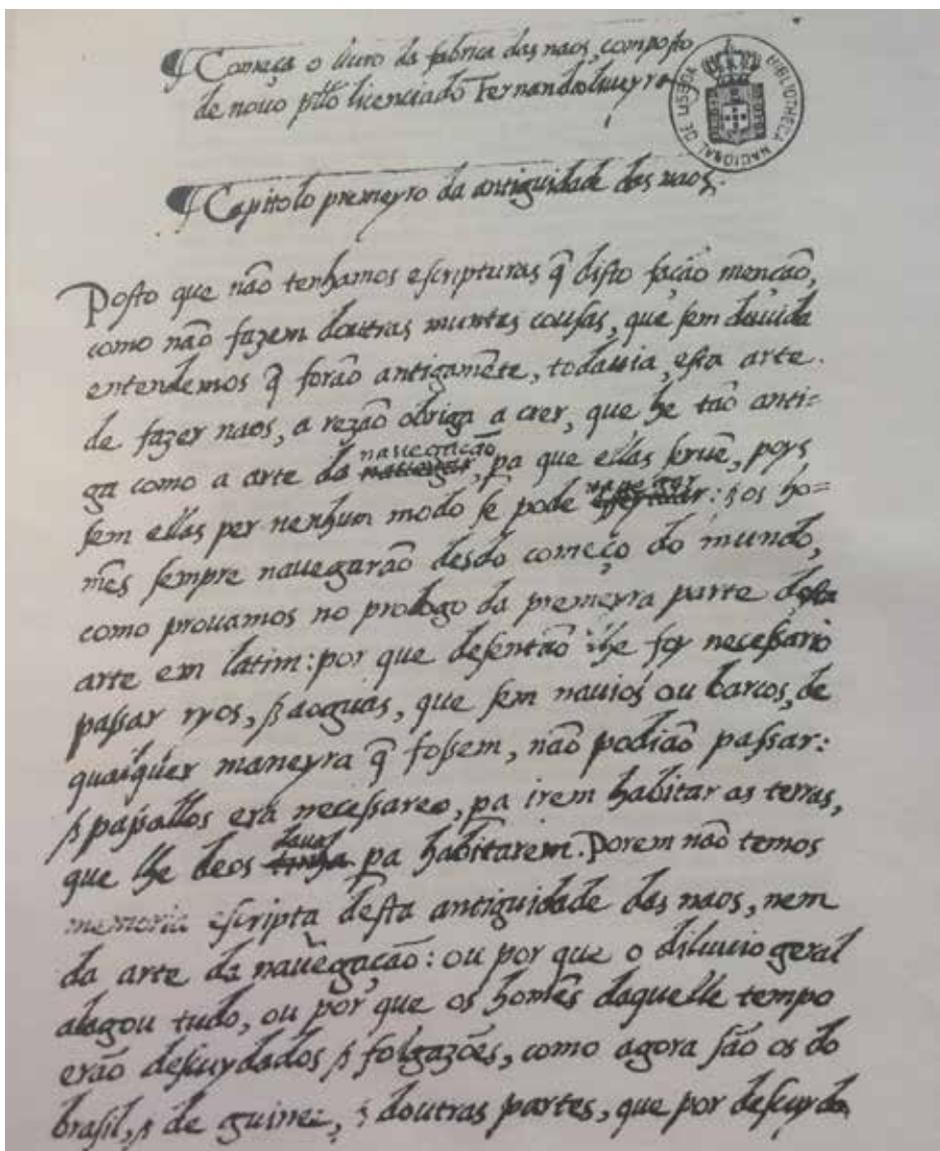


Figura 1 - Fac-símile da primeira página do capítulo 1 do Livro da Fabrica das Naus

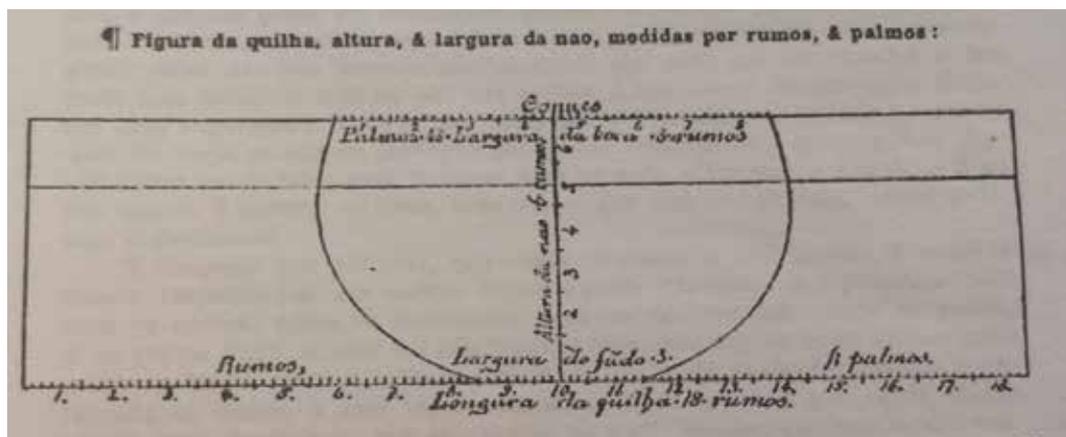


Figura 2 - Simetria e proporção dos navios. Ilustração do *Livro da Fabrica das Naus*

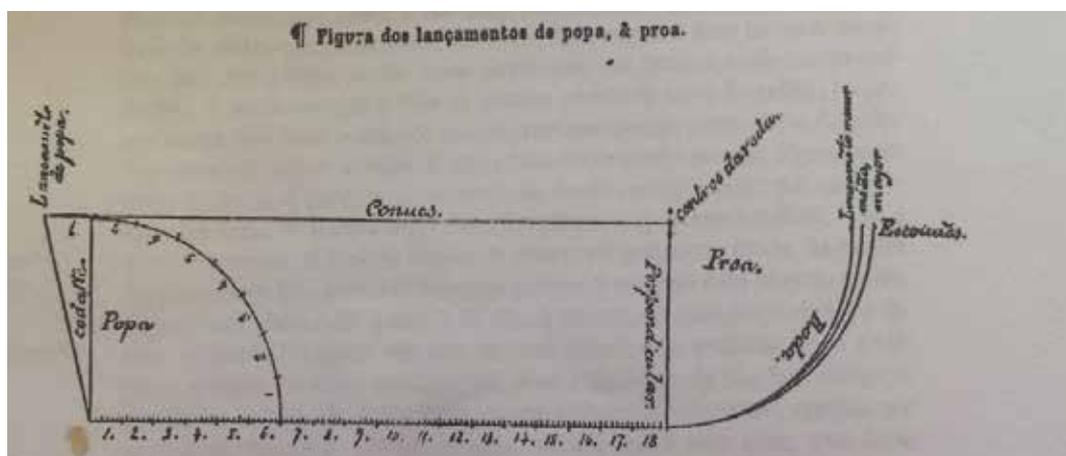


Figura 3 - Lançamentos de popa e proa. Ilustração do *Livro da Fabrica das Naus*

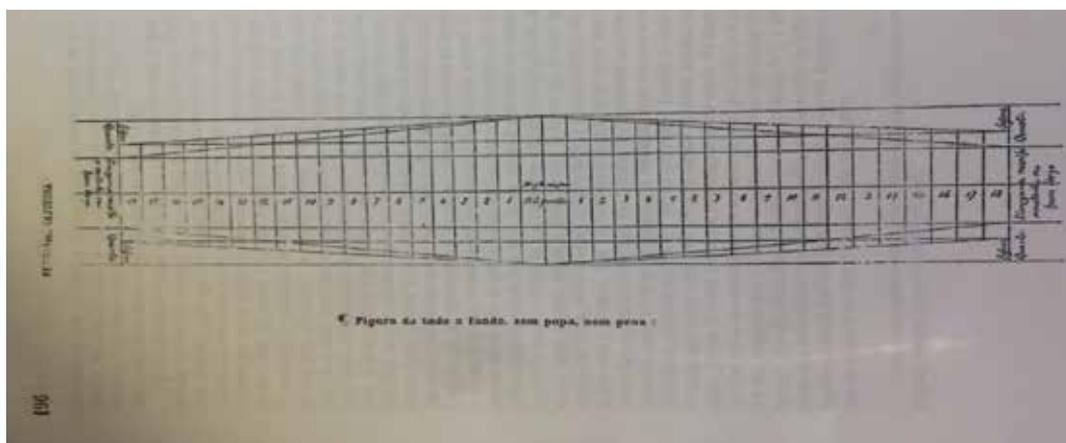


Figura 4 - Composição de um gramímetro, utilizado para marcar linhas paralelas às bordas e encontrar linhas de centro. Ilustração do *Livro da Fabrica das Naus*

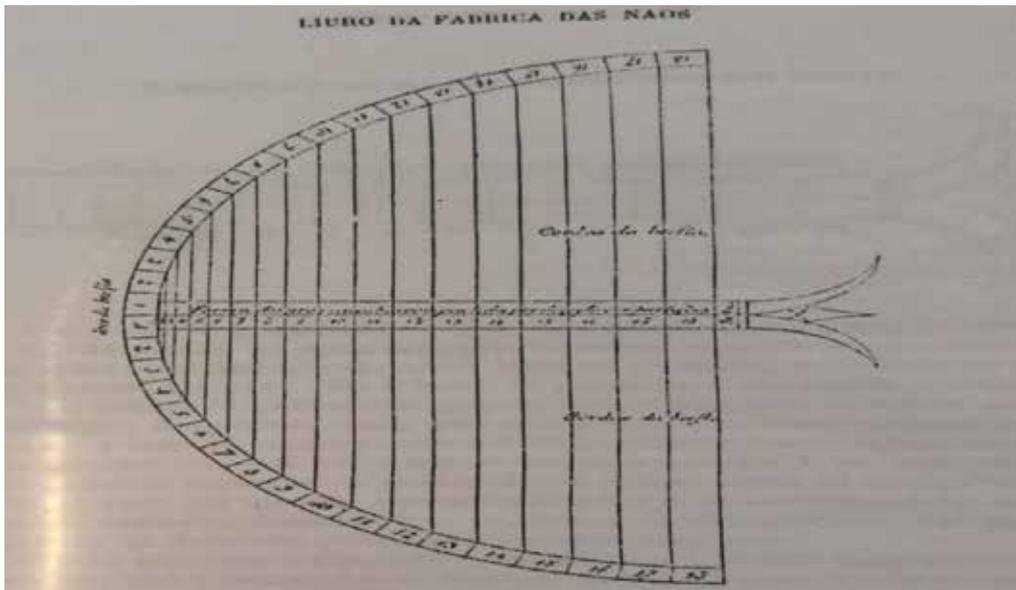


Figura 5 - Fundo do navio, sem inclusão de proa e popa. Ilustração do Livro da Fabrica das Naus

No *Livro da Fabrica das Naus*, que, como afirmado, constitui-se como uma reelaboração da segunda parte da *Ars Nautica*, Oliveira, para além de criticar os preocupados apenas com o saber teórico, lançou também advertências aos práticos. Isto porque estes estavam demasiadamente preocupados em manter segredo de suas estratégias, muito de acordo com a tradição de mestre e aprendiz. Dessa forma, os defeitos, que poderiam ser analisados pelo "(...) juízo de homens de bom entendimento" não eram emendados e a prática aperfeiçoada (1898, p. 6). Apesar da tensão entre teoria e prática e do distanciamento que se sabe ter havido muitas vezes, mesmo entre os mais desejosos de aproximação, como foi o caso de Oliveira, Domingues concluiu que o Livro (...) não se afastou muito, em vários aspectos, do que se fazia naquela Ribeira (2004, p. 91).

Os desenhos aqui inseridos, que não serão analisados em pormenores técnicos, visto não ser este o objetivo da presente discussão, constam todos no *Livro da Fabrica das Naus*, acompanhados de outros mais. Decidiu-se divulgá-las, a título de ilustração, porque auxiliam a demonstrar uma diferença notável entre o tratado de Oliveira e ou-

tros produzidos no mesmo período ou logo depois. As produções de arquitetura naval foram, em sua maioria, lugares de afirmação e reprodução de um discurso essencialmente técnico e teórico. Assim, tinham em vista "(...) apenas a caracterização do estágio anterior à fase do estaleiro, no que diz respeito ao processo que culmina com a construção do navio" (DOMINGUES, 2004, p. 100). Imperava o primado da eficácia, e não da norma e dos preceitos da arte.

Oliveira fugiu a esta norma por cuidar em explicitar a fundamentação das regras, e não por simplesmente expor as soluções. Tal preocupação é visível ao afirmar que:

Deve-se guardar sempre a regra da arte: e cumpre que sejam os oficiais submetidos à ela, com a lei: porque isso quer dizer arte – lei que liga e aperta os seus oficiais dentro do limite das suas regras: porque o nome arte vem de um verbo italiano (arceo) que significa constranger. Em especial na fábrica das naus, se hão de atar e submeter os carpinteiros às regras da arte e não serão soltos a fazer o que lhes diz o seu parecer: porque nesta fábrica depois de

feito o erro, não se conhece sem perca grande ou perigo de muitas vidas, o que é pior: às vezes não se padece e não se conhece, nem se pode emendar (1898, p. 173).

Dessa forma, “(...) architecta também uma estrutura piramidal do saber encimada por princípios que são afinal as bases substantivas do conhecimento em si, de onde retira depois as regras gerais cuja aplicação concreta resulta no objetivo pretendido: fazer navio, e o melhor possível” (DOMINGUES, 2004, p. 100)¹⁶. Tal fundamentação não reside, de forma alguma, em uma pretensa valorização per si da teoria, mas sim, no desejo de entendimento e aprofundamento desta, com vistas, sempre, a resultados práticos mais satisfatórios.

Vanessa Loureiro, que estudou o Livro notadamente pela ótica da arqueologia naval, notou que Oliveira produziu a partir de um processo intelectual inovador, mas de acordo com os métodos utilizados nos estaleiros. A partir da definição do comprimento da quilha, elaborou proposições que, traduzidas em linguagem matemática, permitiam “(...) traçar com igual rigor tanto navios de pequena tonelagem como as grandes naus da Carreira da Índia” (LOUREIRO, 2006, p.

357). Mesmo escrito por um observador, que possuía experiência, mas que não era um mestre construtor, o Livro:

(...) marca o momento em que a construção naval deixa de se encontrar confinada ao universo empírico dos mestres das ribeiras e outros estaleiros e começa a sofrer um processo de acreditação científica, que passou pela teorização das formas das embarcações e matematização da respectiva estrutura. É, pois, uma obra pioneira (LOUREIRO, 2006, p.367).

Tal processo de sistematização no âmbito da arquitetura naval correspondeu, como discutido, a um cenário mais amplo que envolvia as práticas cosmográficas como um todo. As tentativas de matematização estiveram intimamente relacionadas com o esforço e o processo de quantificação da realidade. Em razão da necessidade de construção de instrumentos, do feitio de mapas, da uniformização de medidas, observou-se a formação de diferentes formas de mensurar o mundo. Gradativamente substituiu-se e/ou alterou-se o abstrato e o simbólico pelo palpável, quantitativo e exato. Por meio de um processo que se estendeu por séculos, foi possível medir e controlar o tempo e o espaço.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em vários trechos do *Livro das Fabricas das Naus* pôde-se perceber o ensejo de Fernando Oliveira em aliar premissas teóricas, traduzidas em regras teóricas e fundamentadas, a um viés prático, que servisse às demandas utilitaristas da expansão. Dessa forma, concluiu-se que Oliveira, assim como o tratado em questão, foram influenciados pelas premissas de um humanismo prático – o qual desenrolou-se especialmente na Península Ibérica.

Tal caracterização é possível visto que o *Livro* não estava preocupado apenas com o funcionamento ou a prática. No entanto, a experiência foi central neste processo. Para Oliveira, assim como para muitos de seus coetâneos, conforme demonstram várias passagens do *Livro*, esta significava a chave de validação do conhecimento que se produzia. Somente através dela seria possível a percepção do que realmente se fazia necessário e funcionava.

A experiência defendida por Oliveira dizia então muito mais respeito à prática oriunda de vivências, do testemunho de vista, e não de uma observação de todo metódica, orquestrada e sistemática. Esteve imbuída, em alguns momentos, do questionamento dos Clássicos. No entanto, não em todos os casos e nem sempre a partir de propostas completamente inova-

doras. Porém, para além de uma “simples” defesa da observação, esta representou, no caso oliveiriano, o desenrolar de uma metodologia e epistemologia científica centrada em sua intersecção com a teoria, justamente onde reside a importância do *Livro da Fabrica das Naus*.

FONTES

OLIVEIRA, Fernando. *Gramática da Linguagem Portuguesa*. [1536] Edição crítica organizada por ASSUNÇÃO, Carlos; COSERIU, Eugenio; TORRES, Amadeu. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 2000.

_____. *Arte da Guerra do Mar*. Coimbra: Casa de João Alvarez, 1555.

_____. *Livro da Fabrica das Naus*. [c.1570]. In: MENDONÇA, Henrique Lopes de. *O padre Fernando Oliveira e a sua obra nautica*. Memoria comprehendendo um estudo biográfico sobre o afamado grammatico e nautografo e a primeira reprodução typographica do seu tratado inedito Livro da Fabrica das Naos. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1898.

ANTT: 12099. Processo inquisitorial de Fernando Oliveira. Disponibilizado em: MENDONÇA, Henrique Lopes de. *O padre Fernando Olivera e a sua obra nautica*. Memoria comprehendendo um estudo biográfico sobre o afamado grammatico e nautografo e a primeira reprodução typographica do seu tratado inedito Livro da Fabrica das Naos. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1898.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Luís de. Fernando Oliveira, um português genial aventureiro e insubmisso. In: *Navegadores, Viajantes e Aventureiros Portugueses*. Séculos XV-XVI. Vol. II. Lisboa: Círculo de Leitores e Caminho, 1987.

_____. *O Livro de Marinharia de André Pires*. Lisboa: Vega/Colecção Documenta Historica, 1989.

BARKER, Richard. *Fernando Oliveira: The English Episode (1545-47)*. Lisboa: Academia de Marinha, 1992.

BRAGA, Teóphilo. *História da Universidade de Coimbra nas suas relações com a Instrucção Publica Portuguesa*. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1892. p. 162-163.

DOMINGUES, Francisco Contente. Experiência e conhecimento na construção naval portuguesa do século XVI: os tratados de Fernando Oliveira. In: *Revista da Universidade de Coimbra*. Volume 32, 1985.

_____. Fernando Oliveira crítico de Pedro Nunes. In: *Oceanos*. No 49, 2002.

_____. *Os navios do mar Oceano*. Teoria e empiria naval portuguesa dos séculos XVI e XVII. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004.

FERREIRA, Nuno Alexandre Martins. Pilotos e cosmógrafos: o ensino da náutica. In: *DOMINGUES, Francisco Contente. Navios, marinheiros e arte de navegar (1500-1668)*. Lisboa: Academia de Marinha, 2012.

KAPP, Amanda Cieslak. *Tradição e experiência em Fernando Oliveira: reformas religiosas, cosmografia e História em Portugal do século XVI*. 258 p. (Tese de Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Paraná, 2018.

LOUREIRO, Vanessa. O Padre Fernando Oliveira e o *Livro da Fabrica das Naus*. In: *Revista Portuguesa de Arqueologia*. v. 9, 2006.

MATOS, Luís de. A *Ars Nautica* de Fernando Oliveira. In: *Boletim Internacional de Bibliografia Luso-Brasileira*. v. I, 1960.

MENDONÇA, Henrique Lopes de. *O padre Fernando Oliveira e a sua obra nautica*. Memoria comprehendendo um estudo biográfico sobre o afamado grammatico e nautografo e a primeira reprodução typographica do seu tratado inedito Livro da Fabrica das Naos. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1898.

MORAIS, Carlos (coord.) *Fernando Oliveira: um humanista genial*. V Centenário do seu Nascimento. Aveiro: Universidade de Aveiro, 2010.

MOTA, Avelino Teixeira da. *Os Regimentos do Cosmógrafo-Mor de 1559 e 1592 e as origens do Ensino Náutico em Portugal*. Lisboa: Junta de Investigação do Ultramar, 1969.

_____. Instruções náuticas para os pilotos da Carreira da Índia nos começos do século XVII. In: *Separata da Colectânea de homenagem ao professor Damião Peres*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar 1974.

NOTAS

¹ Dos Livros de Marinharia, sobreviveram apenas cinco, possivelmente de autoria dos pilotos Francisco Rodrigues, João de Lisboa, André Pires, Manuel Álvares e Bernardo Fernandes. Em obra aqui referenciada, Luis de Albuquerque publicou o guia de André Pires, com acompanhamento de estudo sobre, inclusive no que diz respeito aos aspectos técnicos.

² Mota aventou que a não publicação dos guias poderia estar relacionada com propósitos de sigilo que marcaram as conquistas. No entanto, concluiu que a medida não teria sentido, visto a publicação de inúmeras obras de mesma natureza na Espanha. Entre estes estão os manuais produzidos por Martin Fernandez de Enciso, Francisco Faleiro, Pedro de Medina e Martin Cortes.

³ Para além das aulas e disciplinas incorporadas nas universidades e colégios, que nem sempre acompanharam as mudanças no ambiente das navegações e suas modificações, foram se delineando instituições pensadas para a gerência dos assuntos náuticos e de tudo o que deles derivava. Em Portugal, a Casa da Índia, originária da Casa da Guiné e da Casa da Guiné e Mina, foi central durante todo o século XVI. Na Espanha, em 1503, criou-se a Casa

de la Contratación, e, alguns anos mais tarde, em 1524, em razão da necessidade de conhecer e controlar o que dizia respeito ao Novo Mundo, o Consejo Real de las Índias. Sobre esta temática cf. Capítulo 2: “Quantos benefícios El Rei e toda a República Cristã recebem da navegação”: saberes náuticos no alvorecer da modernidade portuguesa. (KAPP, 2018).

⁴ Nas décadas seguintes, em grande medida em razão da criação da União Ibérica, em 1581, o fortalecimento da Espanha neste cenário foi significativo. Isto não significa que Portugal deixou de participar do processo. Basta lembrar que os principais agentes eram os marinheiros, pilotos, construtores e até mesmo cosmógrafos que continuavam atuando em suas redes de inserção. No entanto, no que diz respeito as publicações, a Espanha parece ter tomado a dianteira. Tal tendência se insere na ação maior de Felipe II (1556 – 1598) no desenvolvimento do império espanhol no ultramar. Ao lado de Portugal, a Espanha detinha o papel de baluarte do catolicismo na Europa e a encarregada de levá-lo ao mundo que se passava a conhecer. Desde início do século XVI sua proeminência era de destaque. Em 1518, Carlos V se tornou monarca da Corte de Castela e, em 1519, imperador do Império Romano-Germânico. Com uma extensão territorial gigantesca em suas mãos, apesar de exercer diferentes formas de poder em cada uma delas, detinha ainda mais forças. Em suma, tanto espanhóis e portugueses trabalhavam em condições bastante semelhantes, sendo que cosmógrafos e pilotos proeminentes circulavam e comunicavam-se de forma constante. Dessa forma, a proeminência da Espanha pode ser entendida neste momento na esfera política e econômica, mas não na supremacia com relação aos conhecimentos náuticos e sua padronização. (KAPP, 2018, p.100-103).

⁵ Tratam-se especialmente dos trabalhos de ALBUQUERQUE, Luís de. Fernando Oliveira, um português genial aventureiro e insubmisso. In: *Navegadores, Viajantes e Aventureiros Portugueses. Séculos XV-XVI. Vol. II.* Lisboa: Círculo de Leitores e Caminho, 1987; BARKER, Richard. *Fernando Oliveira: The English Episode (1545-47)*. Lisboa: Academia de Marinha, 1992; DOMINGUES, Francisco Contente. *Experiência e conhecimento na construção naval portuguesa do século XVI: os tratados de Fernando Oliveira*. In: *Revista da Universidade de Coimbra. Volume 32*, 1985; Fernando Oliveira crítico de Pedro Nunes. In: *Oceanos. N.º 49*, 2002; Fernando Oliveira e o primeiro tratado português de arquitetura naval. In: *Os navios do mar Oceano. Teoria e empiria*; MORAIS, Carlos (coord.) *Fernando Oliveira: Um Humanista Genial. V Centenário do seu Nascimento*. Aveiro: Universidade de Aveiro, 2010.

⁶ Oliveira afirmou lá ter sido educado na *Grammatica de linguagem portugueza*. A edição, de 1536, foi publicada na casa de Germão Galharde, em Lisboa.

⁷ Informações encontradas em seu Processo Inquisitorial disponibilizado na íntegra na obra de Henrique Lopes de Mendonça.

⁸ Oliveira tratou do ocorrido no capítulo doze da *Arte da Guerra do Mar*, intitulado *De como se perderam os navios que foram com El Rei de Belez*.

⁹ Seu nome como lente da consta no tomo II da *História da Universidade de Coimbra* de Teóphilo Braga.

¹⁰ Alvará de el-Rei D. Sebastião, concedendo uma tença ao licenciado Fernão de Oliveira clérigo de missa. ANTT. Chancellaria de el-rei D. Sebastião. 1º 16. Doações, f.356.

¹¹ Ambas as produções historiográficas de Oliveira foram analisadas por Amanda Kapp em tese já citada, nos capítulos A história a serviço de uma causa e O mito das origens e a determinação da liberdade lusa.

¹² Sobre a primeira parte não existem estudos específicos. Domingues observou que, segundo o posicionamento acertado Albuquerque, esta não representa nenhuma novidade, nem possui completa coerência se comparada a outras produzidas no período. (DOMINGUES, 2004, p.78).

¹³ O *Ars Nautica* encontra-se arquivado na BUL, na Holanda, no códice Voss, fundo 41, p.1-283.

¹⁴ Para um estudo técnico pormenorizado sobre cf. SOUSA, 2009.

¹⁵ Dos Regimentos especiais foram encontrados em sua totalidade apenas dois exemplares. Tratam-se da Traça de uma Nao da Índia ordenada por Gonçalo Roiz conforme a nao Conceição e da Traça de uma Nao da Índia ordenada por Sebastião Themudo. Ambas são de 1598 e assinadas por Lavanha (DOMINGUES, 2004, p.32).

¹⁶ A expressão que dá início título do artigo “Fazer navio, e o melhor navio” é de autoria de Francisco Contente Domingues e foi escolhida por traduzir de forma sucinta e exata os auspícios de Oliveira.

Ships, technology and the birth of maritime thought: the epistemological influences on Mahan's first influence*

Navios, tecnologia e o nascimento do pensamento marítimo: as influências epistemológicas da obra "First Influence" de Mahan

Marcello José Gomes Loureiro

Doutor em História e Civilização - École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS-Paris), Doutor em História Social - Universidade Federal do Rio de Janeiro (PPGHIS-UFRJ) e Pós-doutor - Universidade Federal Fluminense (PPGH-UFF).

Bruno de Seixas Carvalho

Possui especialização em Filosofia Contemporânea pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ). É mestrando do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval (PPGEM-EGN).

ABSTRACT

This piece aims to elucidate the influence of naval technology on Mahan's first work "The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783". At the end of the nineteenth century, a scientific discourse creating new technologies had been increasing since the first industrial revolution. However, despite the striking changes in ships and warships amplifying maritime commerce, transforming naval warfare and changing ships' millennial wooden silhouette, Mahan does not mention the word "technology". Writing at the peak of this period in 1890, he extensively discusses England's naval history during the age of sail. Nonetheless, Mahan was part of the epistemological scene of nineteenth century United States, relying on a scientific view of history. Therefore, it will be demonstrated the extent to which his epistemological view was influenced by technology.

KEYWORDS: *Ships; Technology; Maritime Thought*

RESUMO

Este artigo procura elucidar a influência da tecnologia naval no primeiro livro de Alfred Thayer Mahan "The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783". Um discurso científico criando novas tecnologias estava crescendo desde a primeira revolução industrial, processo largamente aplicado aos navios. Embora tendo ampliado o comércio marítimo, transformado a guerra no mar e modificado a silhueta dos navios, em madeira, há milênios, Mahan, que escreve no pico desse período em 1890, escreve sobre a história naval da Inglaterra no período da vela. No entanto, Mahan fazia parte do ambiente epistemológico nos Estados Unidos da América do Século XIX, escorando-se em uma visão cientificista da história. Com isso, demonstrar-se-á em que medida sua visão epistemológica foi influenciada pela tecnologia.

PALAVRAS-CHAVE: Navios; Tecnologia; Pensamento marítimo

*Artigo recebido em de 1 de outubro de 2019 e aprovado para publicação em 1 de novembro de 2019.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 15, nº 30, p. 96-110 – 2019.

INTRODUCTION

The end of the nineteenth century was of particular importance for Naval history. The scientific atmosphere of the second Industrial Revolution and its technological advances had dramatically altered the silhouette of ships and completed the transition from sail to steam. Consequently, the importance of maritime trade was highlighted, and, equally, naval warfare changed for good. "In the 1870's and 1880's something happened in navies. Suddenly the maritime world seemed different" (HATTENDORF, 2013, p. 4). Ironclads, battleships and pre-dreadnoughts replaced the millennial use of wooden ships and its sails and rigs.

Not randomly, in the same period, in 1890, Mahan's seminal "*The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*"¹ was published, consolidating the so-called navalism - "that uncritical demand for sea power which was to spark the greatest warship building boom in history" (ROPP, 1962, p. 208) – and framing most of the great powers' foreign policy and maritime strategy until the middle of the next century.

A retired U.S Navy Captain, his writings made naval history a subject of serious study, pouring into the interests of monarchs, publicists, politicians and bureaucrats (SCHURMAN, 1965). For Arthur J. Marder until the moment he died, Mahan was the most influential naval writer. In Margaret Sprout's famous saying he was the "evangelist of sea power", an expression he coined on purpose in the first *Influence*. (*Op. cit*)

The articulation between scientific discourse, technology and military thought is not a novelty, however. As Azar Gat demonstrates, in the eighteenth and nineteenth century the intellectuals who tried to comprehend war's rationale and extract its laws were largely influenced by

the French Enlightenment and, likewise, by Germany's Romanticism. That was the case, respectively, of Jomini and Clausewitz (GAT, 1991).

Similarly, Antoine Bousquet stands for a "scientific way of warfare" arguing that scientific ideas have been systematically mobilised to "inform thinking about the very nature of combat and the forms of military organisation best suited to prevail in it" (BOUSQUET, 2009, p. 3). Bousquet also argues that technologies cannot be considered simply in terms of material change, but also as conceptual figures which particular scientific frameworks revolve around. (BOUSQUET, *Op cit.*)

Following Bousquet's perspective, specially from the 1880's, ships and battleships were at the core of scientific developments as they had been incorporating most of the technological discoveries of the first and second Industrial Revolutions. "Throughout the nineteenth century the capital ship was the most complex and expensive machine constructed by man. It was unrivalled as the symbol of national power and, after 1860, of industrial maturity and economic stability" (LAMBERT, *Op cit.*, p. 5). Hence, we can argue that warships were also the materialisation of the scientific discourse of its time.

Such discourse was fundamentally influenced by the ideas of social Darwinism and by Comte's "historically inevitability" (BERLIN, 2013). This *modus operandi* on sciences dominated the epistemological scene, dominating the production of knowledge and addressing to science the moral task of progressing a global sense of optimism.

However, Mahan, differently from other thinkers², did not acknowledge the relevance brought about by this striking challenge. In fact, he did not even mention the word "technology" in the first *Influence*; the book that gave him an international reputation.

Instead of accounting for the major changes that scientific discoveries had infused on warships, Mahan deeply analysed British naval history during the age of sail.

Thus, considering the astonishing success of Mahan's book— it was translated into German, Italian, Spanish, and Swedish (GAT, 1991) – and, likewise, the turning point in naval warfare brought by the transition from sail to steam, it is worth posing the following problem: into what extent can we recognise the technological shift of such a period on Mahan's way of producing knowledge?

With the purpose of addressing that question, we will argue that the technological transformation of ships influenced Mahan's works by fostering the scientific discourse which he would eventually adhere to by studying and applying history for his sea power theory. History in the nineteenth century was deeply embedded in the scientific methodology common to the natural sciences, a kind of methodology he adopted from his mentor, commodore Stephen B. Luce.

Although several scholars have already produced ground-breaking works on Mahan's life and legacy as, together with Corbett, one of the masters of maritime strategy (HATTENDORF, 1990; GAT 1991; SEAGER, 1975; SUMIDA 2001; SCHURMAN, 1965; TILL, 2017; PULESTON, 1939), few have interweaved his thoughts with the epistemological background of the nineteenth century. Since many "sciences" were created in the same period on the same epistemological basis, the importance of such analysis relies on possible connections of naval history with other areas of knowledge, especially in a period of rapid technological changes.

Hence, this piece will be divided in three parts. The first one will highlight the main technological changes in ships

and warships, seeking to show how ships incorporated the main transformations of the industrial revolutions. The next topic will examine nineteenth century history and its epistemological bases. Because our aim is to put Mahan's works in perspective, the third part will account for Mahan's works in connection with the socio-political atmosphere of his country as well as the influence of his mentor.

Mahan does not have a pre-ordained organic set of works, that is, his ideas changed over time, either due to his maturity as a writer or because of the political conjuncture (GAT, 1991). After writing more than 19 books, and publishing several articles, "he changed his mind or inadvertently contradicted himself" (SUMIDA, 1999, p.45). Therefore, our analysis will be restricted to the period before his first *Influence* and, by the same token, it will exclusively regard that book.

WARSHIPS AND NAVAL TECHNOLOGY AT THE END OF THE NINETEENTH CENTURY

The literature about technological development is vast and historians have agreed on the existence of two Industrial Revolutions³ in history. The first occurred in the last third of the eighteenth century due to the emergence of new technologies like the steam engine, the spinning jenny and the Cort's process in metallurgy. The second around 100 years later, with the development of electricity, the internal combustion engine, science-based chemicals, efficient steel casting, the diffusion of the telegraph and the invention of the telephone (CASTELLS, 2010).

As Mokyr points out, despite the differences between them, there are fundamental continuities, especially in replicating the key lesson that technological innovations are not an

isolated feature (1991). That lesson could be applied to the naval realm, especially with regards to the nineteenth century, when the political conditions of the *Pax Britannica* induced the “safe” atmosphere for thriving technological developments. Hence, “the revolution that transformed naval warfare after 1830 was the result not of one but several different developments” (CREVELD, 1991, p.33).

The end of the nineteenth century was of particular importance for the development of ships, given the rapid pace at which technology had evolved since the first Industrial Revolution, with the emergence of steam power and the dominion of iron construction. The idea of employing steam as a source of motive power was not entirely new and dates back to Roman times, evolving alongside sixteenth century research about vacuum qualities and Thomas Newcomen's atmosphere engine of the type in the eighteenth century (ibid).

However, the precise requirements for using steam engines inside ships had to be more specific in terms of size and economic consumption of fuel. Such requirements were achieved after the work of many prominent scientists, such as James Watt's separate boiler and Richard Trevithick's steam engine under pressure (ibid). Robert Fulton is credited to be the one who linked the engine to a paddle wheel (PAYNE, 2013), although the former had been used by the Chinese centuries beforehand (MOKYR, 1990).

Likewise, the first Industrial Revolution permitted the adequate technological means – not the scientific understanding itself – for using iron in large-scale structures (CREVELD, *Op cit.*). Accordingly, the change from wooden to iron hulls were also a major shift: whereas with the former, ships had to be limited in size – the largest oak ships were no more than 250ft. long,

the average was even smaller (MOKYR, *Op cit.*) – with the latter, they could be made in any size, although the costs equally increased. Therefore, after millennia, ships changed their structure for good.

The first steamboat company was created in the United States of America, in 1807, connecting New York to Albany through the river Hudson. Two decades later, in 1838, the New York Herald was already celebrating the “Annihilation of Space and Time” after the arrival of the first commercially transatlantic steamship line on April 22nd of the same year (PAYNE, 2013). In England, Isambard Brunel succeeded in a similar attempt, crossing the Atlantic with the *Great Western* and reaching New York the following day (2013).

Additionally, the development of the screw propeller⁴ after Brunel's *Great Britain* crossed the Atlantic in 1845⁵, incremented the consequently relative independence of weather conditions and the capability of navigating freely through inland waters, features that enabled incontestable changes in maritime trade and in overseas expansions. The Suez Canal opened in 1869, for instance, could only be effective because ships were able to navigate through its narrow waters. More obviously, ships were also able to carry more goods at a faster pace: whereas during the days of sails it had taken from four to six weeks to cross the Atlantic, after the introduction of steam, that time was reduced to two weeks in the 1830s and in the 1880s, only ten days (FERGUSON, 2011).

After 1850 the development of steel and chemicals set the stage for new alterations in shipbuilding. Since in the late 1870s steel began to replace iron as the main construction material, by 1891, over 80 percent of all ships under construction were made from steel (FLETCHER, *apud* MOKYR, *Op cit.*). Larger ships meant lower

shipping costs, allowing the realization of economies of scale, and a sharp decline in ship freight (*ibid*). Likewise, changes in propulsion would also result in major shifts. Although steam engines gradually became more efficient, cheaper and easier to maintain, a new concept was enabled when Charles Parson invented the turbine in 1884. This met the requirement of electrical generation and ship propulsion when higher speeds were needed. A step further was given in 1897 when Rudolf Diesel built an internal combustion engine that burnt heavy liquid fuel.

Hence, maritime trade equally increased, as from 1870 to 1910 the world fleet doubled from 16.7 million to 34.6 million gross tonnage (CORBETT et al, in OECD, 2008), which could be related to the growth in steamer transport from 15% to 75% of the tonnage (STOPFORD in COBERTT, *OECD Op cit*) in the same period. The maritime realm became even more important as in 1889 a set of international proceedings were established at the International Maritime Conference in Washington to regulate maritime traffic. Rules for the preventions of collisions; regulations to determine seaworthiness of vessels; proceeding for saving life and property from shipwreck; night signals for communicating information and so forth were discussed by several countries.

Yet, if by the end of the nineteenth century, maritime commerce increased considerably, similar changes had been taking place since the first Industrial Revolution on the means to provide the safety of such commerce: warships. Britain was the strongest navy at this point, and its military and naval personnel, for instance, almost doubled from 367,000 in 1880 to 624,000 in 1900 (KENNEDY, 1989, p.229). Britain's Warships tonnage also raised from 650,000 to 1,065,000 in the same period (*Ibid.*).

Steam gave warships manoeuvrability, permitting confident navigation close inshore, affecting the tactical, operational, and strategic potential of naval power (BLACK, 2017). It is worth noting however, that early steam vessels were hybrids, navigating with sail rigs as well as steam power, a practice that had continued until the end of the century (TUCKER, 2000). Hence, at the beginning, this new technology had a local influence on conflicts like the Portuguese Civil War in 1828; the French Invasion of Algeria in 1830, which counted on seven flat steam vessels towed and severed as courier; the US invasion of Vera Cruz in March 1847, assisted by paddle and screw steam ships; the British campaign in China in 1840-1842 (HARDING, 2016) to mention a few.

Nevertheless, as Andrew Lambert highlights (1994), the tactical role of steam ships before 1840 was limited to towing and conveying messages, given the unreliable, exposed machinery that the paddle wheel represented, as well as its place in the ship reducing heavy calibre guns, with pivot guns on the upper deck (*ibid*)⁶. After the introduction of screw propellers, wooden screw steam warships started to adopt normal broadside armament for line of battle tactics, becoming the dominant asset of the navies from 1850 to 1860 and "offering a hitherto unimagined combination of firepower, speed and manoeuvrability" (*ibid.*, p.38). However, wooden hulls started to be a problem for the evolving technology, as they were never strong enough to resist the heat, damp, vibration and the strains created by steam engine, heavy guns and hard service (*ibid*).

Moreover, the evolution of gunnery brought by the introduction of shells as proved by the Russians at the battle of Sinope in 1853, rifled guns, armoured turrets, and screwed gun carriages

rendered wooden ships vulnerable (TUCKER, 2000), especially in conducting close blockade. Thus, the introduction of the 4.5inch iron armour plating the wooden hulls were firstly employed by the French ironclad *La Gloire* in 1858. In response, the following year, the British HMS *Warrior* was launched (SOUNDHAUS, 2001), starting what Lawrence Soundhaus would call the "Ironclad Revolution".

Although technology was evolving at a rapid pace, its value for fleet actions in naval warfare was still questionable (HARDING, 2016). Accordingly, the Crimean War (1854-1856) provided important lessons for coastal defences, as the Russian's Black sea fleet did not come out to challenge the Anglo-French squadrons, and the Baltic sea fleet sheltered behind Sveanbourg and Kronstadt (Ibid). Likewise, during the Franco-Austrian War of 1859, although France had sent a large fleet including six screw ships of the line off the Adriatic Sea, the Austrian navy did not challenge it (SOUNDHAUS, Op cit). The battle of Lissa in 1866 also served to increase this blurry scenario, because it proved to be indecisive, even after Austrians breaking through the Italian line and hours of gunnery involved (HARDING, Op cit).

The American Civil War (1861-1865) witnessed the most intense use of new naval technologies of its time, such as the use of mines, spar torpedoes, early submersible and ironclads. The riverine battle of Hampton Roads in 1862 is of remarkable importance, given the hours of engagement between *CSS Virginia* and *USS Monitor* with neither vessel inflicting decisive damage on the other (ibid). However, in Harding's words, "as dramatic as these new weapons were, they were still too few or too ineffective to have a decisive impact on the overall balance of the war at sea" (Ibid., p. 33).

In the 1880s the tension between armour and armament, weight and

manoeuvrability increased size and cost of major warships (BLACK, Op cit). Guns became more rapid in firing, after 1870's evolution of breach loaders. The development of detonators, improvements on projectiles, high explosives, torpedoes and torpedo boats, steel technology replaced iron in armouring warships. Of particular importance is the development of the torpedo, as it not only served as the technological driving force behind the French *Jeune Ecole*, but also helped fostering the development of submarines. Not randomly, Black states that:

concern about torpedoes, which appeared to many to be the weapon of the future, reconceptualizing firepower and mobility, and as both a means and a symbol of change, was an aspect of wider sense of uncertainty about the role of large warships and the nature of naval warfare (BLACK, Op cit., p. 23).

These changes made gunnery become more effective. If in the age of sail the key element was not much sinking the ships, but destructing the personnel, the ringing and the masts in order to incapacitate the weapons system, the new industrial naval firepower aimed at the destruction of the platform itself. Instead of broadsides gunnery, center-line turrets were mounted and were able to fire end-on as well as to turn (ibid). The paroxysm of such development culminated in the British Dreadnought in 1905.

HISTORY AND ITS EPISTEMOLOGICAL WEIGHT

This intense technological transformation both influenced and was influenced by the epistemological background of the last third of the eighteenth and throughout the nineteenth century. In Europe, new conceptions about history emerged, especially in France

and Scotland. The belief that a rational plan would be a driving force infusing the course of history became consistent, even if humankind disagreed or was unaware of it.

Immanuel Kant sought to explain man as a proper “human being”, that is, predominantly rational being gifted with synthetic or analytical apriori judgments, regardless of the conditions of space and time. Therefore, human’s rational actions would compound a collective process of progress. Then, Europe would become more civilized, shifting from a primitive to a complex and evolved condition. (COLLINGWOOD, 2001, pp. 114-123; BOURDÉ & MARTIN, 2003, pp. 44-48). In other words, rational actions were associated to progress.

Alongside Kant, other thinkers also developed philosophies of history, such as Turgot and Condorcet. Friedrich Hegel’s phenomenology of the spirit is of determining importance. Hegel accounted for the State as the protagonist actor in accomplishing universal objectives coupled to dialectical evolution of the World Spirit (CHÂTELET, 1995; ANDERSON, 1992, p. 16). Karl Marx, a former “young Hegelian”, coined the so-called historical materialism inverting Hegel’s view and anchoring history on material causes. Thus, the “pace” of history would be dictated by class conflicts which, when surpassing the modes of production, would thrive (HOBSBAWM, 1998, p. 176; GARDINER, 1984, pp. 163-169; WATKINS, 1966, p. 69). In Isaiah Berlin words:

When Hegel, and after him Marx, describe historical processes, they too assume that human beings and their societies are part and parcel of a wider nature, which Hegel regards as spiritual, and Marx as material, in character. (BERLIN, 2013, p. 137)

Auguste Comte’s Positivism, with his three stages theory, the scientific as the last and more evolved one, (COLLINGWOOD, 2001, pp. 145-151); Alfred Russel Wallace and Charles Darwin’s evolutionism with “the origin of the species” together with the concept of natural selection were the main paradigms of the second half of the nineteenth century (BITTENCOURT, 2009, pp. 39-49). Accounting for Comte, Berlin states that:

For Comte’s view have affected the categories of our thought more deeply than is commonly supposed. Our view of the natural sciences, of the material basis of cultural evolution, of all that we call progressive, rational, enlightened, Western; [...] and consequently our view of history itself owe a good deal to his teaching and influence. (BERLIN, 2013, p. 120)

Thus, in order to become scientific, the understanding of phenomena should be organised and classified, using a rational and systematic method, eventually serving as the light for humanity’s progress. On the other side, the field of study not framed by such perspective was doomed to vanish, like astrology, alchemy and homeopathy.

History, by then seen as “the art of telling the past”, was frequently considered mere chronicles or memory telling, needed to fit in this scientific framework, otherwise it would be depreciated. Nineteenth century historians had to look for the true history, largely relying on documents. Not only the archives grew in importance, but after 1840, monumental collections were transcribed. German historian Leopold von Ranke was the major figure in this movement. In Ranke’s view the historic fact should be presented “as it was”, freed of any interference or personal interpretations (HOLANDA, 1974, pp. 431-

482; BURKE, 1992, pp. 233-234), otherwise it would be antiscientific.

Therefore, in order to frame history in this scientific framework rooted in Kant, it needed to rely on an aprioristic hypothesis validated by a sensible experience, or the remnants of the past, the so called synthetic a posteriori judgment. The result, then, was a *synthetic knowledge a priori*, only made possible by universal categories. Therefore, the sensible experience – the documental investigation, or the empirical research on the archives – demanded a careful method. Not for other reason, Charles Langlois and Charles Seignobos founded a school called the “methodical school”.

This perspective of history was quite often sponsored by the States, entity that was gradually evolving. Therefore, the emphasis was on themes that could increase the States' grandeur: politics, war, great heroes and detailed events in a diachronic narrative. The need to craft a common past from which a sense of nationality could emerge became relevant, and so did History, inasmuch as it gave legitimacy to the States. For Hobsbawm, nationalism was not a natural process. National elements like a common language, identity, culture or people did not exist. Instead, that process was invented by the states, by creating a collective past, a sense of belonging: states come before the nation.

MAHAN'S INFLUENCE ON HIS FIRST INFLUENCE

Therefore, the United States at the end of the nineteenth century was of growing political importance. It was America's period of stunning economic development: The end of the Civil War (1864-1869), its rich agricultural land, the vast amount of raw material, a consistent technological maturity and the relative

absence of foreign dangers were some of the factors that can help us understand why. As Paul Kennedy points out, “United States seemed to have all the economic advantages which some of the other powers possessed in part, but none of their disadvantages” (KENNEDY, 1989, p. 243). Hence, the U.S' role in the international atmosphere was increasingly growing.

The American imaginary was filled by a sense of expansionism, as it was getting fitter and more capable of competing for its survival, even with Europe. Social Darwinism was present, especially after 1890's census showing that the country had finally settled its frontier on both coasts. The historian Frederick Jackson Turner enabled a convenient thesis, associating America's exploitation of its frontiers to progress and civilisation.

But we have in addition to this a recurrence of the process of evolution in each western area reached in the process of expansion. Thus, American development has exhibited not merely advance along a single line, but a return to primitive conditions on a continually advancing frontier line, and a new development for that area. American social development has been continually beginning over again on the frontier. This perennial rebirth, this fluidity of American life, this expansion westward with its new opportunities, its continuous touch with the simplicity of primitive society, furnish the forces dominating American character [...] In this advance, the frontier is the outer edge of the wave the meeting point between savagery and civilization (TURNER, 1993, p. 59).

Although Mahan was hardly familiar with the book, it is worth emphasizing

the political and social atmosphere around him. As Robert Seager shows, the ten years before the first *Influence* publishing was a political changing point, due to the crescent attention given by the political opinion to maritime expansionism. Many members of the American congress had constantly been discussing the need to expand maritime commerce, and consequently the navy. To cite one example, the representative Ellis of Louisiana in 1882 proclaimed that “if we ever expect to obtain commercial supremacy, if we ever expect to have our proper rank among the nations of the earth, we must have a navy” (SEAGER, 1953, p. 501).

In Seager’s words, geographical isolationism, ideological social Darwinism perverting the inevitability of commercial expansion, and the belief that, historically, countries should arm for peace were the basic corollary paving the way for Mahan’s work. (SEAGER, 1953).

By 1890, Mahan was teaching naval history and tactics at the US Naval War College, an institution created in 1886 and product of the peculiar condition of the “professionalism wave”⁷ spreading across the country in the 1870s and 1880s. (SPECTOR, 1977). The institution was idealised by Mahan’s mentor, Commodore Stephen B. Luce, who relentlessly wanted to transform military arts into a science that could be taught in “a place of original research on all questions related to war and to statesmanship connected to war” (Ibid., p.14)

Luce’s idea of science was fully entangled with Social Darwinism. If he believed that war should be rationalised as a science, it was because “war led the way to civilization” (LUCE in SEAGER, *Op cit.* p. 494) in the first place. And war at the age of steam was of particular importance for him, as he clearly stated at the first

session of the Naval War College in 1885:

Steam tactics and naval warfare under steam are comparatively new studies, and readily admit of modern and scientific methods of treatment. The formation of the line-of-battle, composed of large ironclads, carrying heavy guns and auto-mobile torpedoes the use of [...] torpedo boats and its place in the order of battle, are subjects which require the most careful consideration. (LUCE, in HATTENDORF et al, 1977, p. 50)

As we can see, the role of warships’ technology is evident. The changing character of “naval warfare under steam” ignited his “careful consideration” on the subject and, more importantly, instigated the application of scientific methodology to understand it. In other words, warships as the materialisation of the scientific discourse paved the way for the beginning of the maritime thought. If scientific discoveries led to the creation of professions through a body of knowledge about it, warships could be considered the equivalent to maritime thought, inasmuch as evoked the appliance of scientific methods.

By “scientific method” Luce meant a deep understanding of history manifestly “scientific” by mathematical logic. In order to find a solution for the challenged posed by ships’ technology, he suggests looking for immutable principles, and then turning to history to find them and eventually formulating laws. Because “[t]here is no question that the naval battles of the past furnish a mass of facts amply sufficient for the formulation of laws or principles”, Luce’s idea was, after an inductively and deductively conducted analysis, to compare these historical facts:

Hence, we have not only comparative anatomy and comparative

physiology, but comparative philology, comparative grammar, comparative religion, comparative literature, and why not, we ask again, comparative war, or a comparative study of the military operations of a sea army and a land army? Attention has been called repeatedly by various writers to the close analogy between military and naval operations (Ibid., p. 57)

History, shaped by the distinctly scientific comparative discourse of the nineteenth century, was the framework used by Luce. Such framework could only be enacted in tandem with warships' evolving technology of the end of the nineteenth century. Therefore, the best way to approach naval warfare would be by relying on history, collecting empirical examples and comparing them. History would only be the guide for an alleged science of war, because it was structured as a science beforehand.

After accepting Luce's invitation to be instructor at the US Naval War College, Mahan grappled with this framework, not without an early "profound ignorance"⁸ (MAHAN, 1906). Accordingly, Mahan was not a historian and had little experience with the subject. By studying history, he would apply its scientific approach to dig out principles and laws, stressing continuity between eighteenth century's and his contemporary development of naval warfare (HATTENDORF, 1989). If technology stressed the When he came across Theodor Mommsen's *History of Rome* at the Phoenix Club (English Club) in Lima⁹ he had his first historical insight about the supremacy of naval power. He realised Rome's victory against Carthage was due to its superior navy (MAHAN, 1906) and that led his train of thought to write the first *Influence*.

Mahan's historical approach was notably marked by the scientific

deterministic and comparative method Luce defended. In the first lines of the *Influence* he already highlights the traces of such method, stating that his definite objective was to employ an "examination of the general history of Europe and America with particular effect of sea power upon the course of that history" (MAHAN, 1987). That is, he firstly presumes that history has a course, an ordained and aprioristic pathway towards progress, for then, to assume that the sea power has its weight on it.

But what is sea power? Mahan neither asked nor answered that question, although he willingly coined the expression to drag the attention of the public (GAT, 1991). However, in the first – and undoubtedly most famous (1991) – chapter of his book he discusses its six elements and writes that:

The policy has varied both with the spirit of the age and with the character and clear-sightedness of the rulers; but the history of the seaboard nations has been less determined by the shrewdness and foresight of governments than by conditions of position, extent, configuration, number and character of their people – by what are called, in a word, natural conditions. (MAHAN, 1987, p.28).

Those elements cannot be considered principles, however. Rather, they suffice to expose the "causes and effects" throughout history, connecting facts in order to expose the principles of naval warfare and strategy. In other words, the elements of sea power are more like the "grammar" for the discovery of the immutable principles of naval war. Once gathering the historical facts and comparing them to the present conjuncture, by the lens of the elements of sea power, statesman could check and perhaps improve their policies. Then, these "natural conditions" directly

affect the prosperity of nations. Analysing the history of England from 1660 to 1783 – respectively, when Charles II came back as the King of England, and the end of the American Wars of Independence – Mahan seeks to use this method. Quite similarly to Luce's words, he writes that:

It is then particularly in the field of naval strategy that the teachings of the past have a value which is in no degree lessened. They are there useful not only as illustrative of principles, but also as precedents, owing to the comparative permanence of the conditions (MAHAN, 1890, p. 9)

Thus, following Barry Gough's analysis, sea power is this particular understanding, that is, the political ability to grasp the teachings of history and develop an effective naval strategy. (GOUGH *in* HATTENDORF, 1990).

However, it is also the assumption of immutable principles that makes Mahan underestimate the role of technology, confining it to the tactical realm. "Condition and weapons change", but when it comes to the strategic realm "history has a great deal to say" because they show how the latter always remains the same.

However, although not directly discussing the changes in warships' technology, "Mahan viewed that history was scientific, that is, that it had principles" (GOUGH, *Op cit.*, p. 12). Those principles were also borrowed from Jomini, whose influence encouraged Mahan to "study [...] the many naval histories before him [me]." (MAHAN, 1906, p. 282). Therefore, principles like strategic concentration of force and tactical boldness at a tactical level, were also borrowed from the swiss-born strategist. Likewise, "Mahan's theories experienced the very same problems which Jomini's had

met in confronting changing historical conditions and technological conditions" (GAT, *Op cit*, p.1999).

Ironically, although neglecting technological changes, Mahan was fostering the discourse that had produced and would increase warships' technology in the future. By replicating the scientific method espoused by Luce when analysing history, he emulated the very construction of the battleships that he would later on criticise; the Dreadnoughts. The focus on boldness at sea was an unambiguous admiration of Lord Nelson at Trafalgar, which eventually would lead to the "decisive battle" truism, that is, in order to achieve the control of the seas, naval strategy should always seek to annihilate the enemy's fleet.

Therefore, Mahan served as a propaganda instrument for Tirpitz, Bulow and Kaiser Wilhelm II to increase Germany's navalism, directly influencing the construction of Dreadnoughts. Although even before reading Mahan, Tirpitz was aiming at the High Seas Fleet expansion, the *Influence* was certainly an important factor (KEEGAN, 2004).

For Barry Gough, Mahan's historical methods did not entirely stem from Luce's, although Robert Seager corroborates the stark influence in this regard. Based on the letters to Mahan, he even suggests that Luce might have provided the theoretical model for the principles of waging maritime war in a historical approach (SEAGER, 1975). Hence, the impact of technology in Mahan's way of producing knowledge is subtle, but no less concrete and powerful.

CONCLUSION

In conclusion, we demonstrate that the ships and Warships of the late nineteenth century had become the most complex machine of its time, serving as conceptual figures to the scientific discourse in question. Most of the technological inventions brought by the industrial revolutions had reached naval warfare, moving it to the centre stage of the political debate from the mid-1880s on.

Science was then marked by the “inevitability of progress” as if it could master nature and unveil its laws. Social Darwinism and Positivism was shaping the epistemological atmosphere of several disciplines, including history.

The United States was experiencing a period of political and economical changes. Therefore, when the above-mentioned conditions set the stage for a period of intense professionalization, one of its products was the creation of the U.S Naval War College. Stephen Luce, one of the main responsible for such process, invited Mahan to join the institution, and largely influenced his methods.

Luce was profoundly inspired by science and saw in history a possibility to access the solution for the challenges posed by the steam naval warfare. These challenges revealed the need to grasp the immutable principles of war and that could only be found by history: that was Mahan's biggest goal. The “*The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*” succeeded by a comparative method, using history as a scientific instrument.

Mahan compared historical facts to see if they matched aprioristic “natural conditions” of prosperity, the elements of sea power, which could be found inasmuch as statesman understood the importance of the sea. It could be argued that Mahan inverted the rules of scientific method, once he assumes his conclusions beforehand, and uses history, not to prove a hypothesis, but to show the effects of an eternal truth. That is why Margaret Sprout's expression is quite accurate, that is he can actually be considered an “evangelist of sea power”.

Therefore, the connection between history and the waging of war rests upon history as long as it was responsible for providing the repository of past experiences, a paradigm consolidated by Kant. In other words, although Mahan scarcely read the philosopher of Königsberg, he attested such paradigm, by turning to history as the sheer conservation of the experiences of the past. Hence, not only history should repeat itself, but also - merit of its scientific method - find the one and only Truth of the past. Once it succeeded and past were truly acknowledged, prosperity could be found.

History, once validated and like a science, could offer a undeniable past, or undeniable to the extent that new discoveries were found by the means of such method. In any case, it served as the condition for ideas capable of shaping the actions of the present – like Mahan's “natural conditions”. Naval Warfare could acquire a profound structure or an essence, immune to professionals. Moreover, the understanding of history espoused by Mahan could create the conditions for deep roots or elementary universal forms of the art of naval warfare.

Either way, if we can admit that warships' technology impacted Luce and motivated him to scientifically analyse naval warfare by such nuanced historical approach, and that process reached Mahan, then, we see the extent to which technology influenced his writings.

BIBLIOGRAPHY

ANDERSON, Perry. *O fim da História: De Hegel a Fukuyama*. Rio de Janeiro: Zahar, 1992.

BERLIN, Isaiah. *The Proper Study of Mankind: An Anthology of Essays*. London: Vintage Books, 2013.

BITTENCOURT, Armando. “Três viajantes e a teoria da evolução”, in LANDIM, Maria Isabel & MOREIRA, Cristiano Rangel (orgs.). *Charles Darwin: Em futuro tão distante*. São Paulo, 2009, p. 39-49.

BOUSQUET, Antoine. *The Scientific War of Warfare: Order and Chaos on the Battlefields of Modernity*. New York: Columbia University Press, 2009.

BOURDÉ, Guy & MARTIN, Hervé. *As Escolas Históricas*. Lisboa: Europa-América, 2003.

BURKE, Peter. “Ranke, o reacionário”, in BURKE, Peter. *O Mundo como Teatro. Estudos de Antropologia Histórica*. Lisboa: Difel, 1992.

CASTELLS, Manuel. *The Rise of the Network Society*. London: Wiley-Blackwell, 2010.

CREVELD, Martin van. *Technology and War: From 2000 B.C to the Present*. New York: Maxwell Macmillan, 1991.

CHÂTELET, François. *Hegel*. Rio de Janeiro: Zahar, 1995.

COLLINGWOOD, R. G. *A Ideia de História*. Lisboa: Editorial Presença, 2001

FERGUSON, Niall. *Empire. How Britain Made the Modern World*. London: Penguin Books, 2011.

FERREIRO, Larrie D. Mahan and the “English Club” of Lima, Peru: The Genesis of The Influence of Sea Power upon History. Virginia: *The Journal of Military History*, Volume 72, Number 3, July 2008, pp. 901-906

GARDINER, Patrick. *Teorias da História*. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 1984.

GAT, Azar. *The Origins of Military Thought: from Enlightenment to Clausewitz*. Oxford: Clarendon Press, 1991.

HARDING, Richard. *Modern Naval History: Debates and Prospects*. London: Bloomsbury, 2016.

HATTENDORF, John; JORDAN, Robert S. “Maritime Strategy and the Balance of Power: Britain and America in the Twentieth Century.” Nova Iorque: Palgrave Macmillan, 1989.

HATTENDORF, John. Ed. *The Influence of History on Mahan*. Newport: U.S Naval War College, 1990.

HATTENDORF, John. *What is Maritime Strategy?* In. Soundings No. 01. Outubro 2013. Sea Power Centre, Austrália.

HOBSBAWM, Eric. *Sobre a História*. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. "O atual e o inatual na obra de Leopold von Ranke", in *Revista de História*, v. 50, n. 100, 1974, 431-482;

NOTES

¹ Thereafter we will refer to as "The First Influence". Two years later, Mahan published a second volume of the book encompassing the French Revolution and France's empire period.

² In France, Admiral Theophile Aube and Gabriel Charmes set the foundations of the *Jeune École*, mixing historical experiences with analysis of technological change in a teleological optimism (ROSKUND, 2007). Because it accounted served for fleets with limited budget, the *Jeune Ecole* had a considerable impact on smaller navies. In Brazil, for instance, it served as the strategic paradigm behind the Divisions of Evolution in 1888 (VIDIGAL, 1985). However, it did not last long. Enthusiasm with the torpedo subsided with the introduction of the destroyer, designed to protect battle-fleet from torpedo boats. Moreover, telegraph communications made easier to track down French raiders (GAT, 1991). In Britain, even before the first *Influence* was published, the Colomb brothers had been writing about naval warfare. The youngest, Vice-Admiral Phillip, was the first in the Anglophone world to address the strategic concept of fleet-in-being strategy in his book "Naval Warfare" (HATTENDORF, 2014). Nevertheless, he only achieved modest reputation, mainly in the most professional circles. In Gat words, it was partly because "Mahan's Influence book was more suited to the general public, more historical and less technical" (GAT, *Op cit*, p. 209). Sir Julian Corbett had also a major impact on British foreign policy, and is considered, alongside Mahan, one of the masters of maritime strategy (TILL, 2017). Corbett was a gifted lawyer graduated in Cambridge. After 1882 he retired from practice, and, having studied history, arts, archaeology; travelling around Canada, India, Egypt and United States, at the age of forty-four he published his first eminently naval historian work, "*Drake and the Tudor Navy: With a History of the Rise of England as a Maritime Power*". Due to his juridical formation, Corbett had a more accurate sense of the limitations of the sea power (TILL, 2013), and probably that gave him a more critical perspective about it. In his most prominent work "*Some Principles of Maritime Strategy*" (1911), he insisted on the reflexive study of strategy through the articulation between historical theory and practice. Largely influenced by Clausewitz's concepts, he stated that in his theory war should be considered the "continuation of policy by other means" (CORBETT, 1911, p. 21) and it must not be detached from land warfare, "since men live upon the land and not upon the sea". Corbett understood the importance of technology and even defended the so called "materiel school" to which Admiral Fisher belong, defending the construction of Dreadnoughts (LAMBERT, 2017). However, in his books he was more

concerned with a meticulous historical analysis, emphasizing British supremacy at sea throughout the modern ages. However, he only became more widely known during the Cold War, because of his approach on joint operations and amphibious operations (HATTENDORF, 1989).

³ Joel Mokyr (1991) highlights the scrutiny that the concept of Industrial Revolution has been coming through. The author argues that Industrial Revolution should not be understood merely as a primally macroeconomic event that led to a sudden acceleration of the rate of growth. Rather, it is appropriate to acknowledge such concept in terms of accelerating and unprecedented technological change, perspective we will assume in this paper (MOKYR, 1991).

⁴ As Mokyr points out, addressing the author of the screw propeller is a particularly difficult task. In 1753 the idea was mathematically proposed by Daniel Bernoulli, but empirical experiments were only successfully conducted in the early 1830s by Frederic Sauvage. John Ericson and Francis Smith further improved the invention in 1838 in England (MOKYR, 1990). Andrew Lambert *et al.* (1994) corroborates Mokyr points, adding however, that “there had been at least five worthwhile and proven ‘inventions’ of the screw before 1836: those of Stevens in 1804; Owen in 1816, Ressel in 1827, Woodcroft in 1832 and Wilson in 1833. None had been able to secure the financial support required for extended trials [...]” (LAMEBERT *et al.*, 1994, p. 31)

⁵ The first screw propeller steamship was the 200-ton *Archimedes* launched in 1838 whose influence motivated Brunel’s entrepreneurship (Ibid.)

⁶ For a detailed approach of every class of paddled steam warships see Lambert *et al.*, 1994 p. 29.

⁷ “professionalization is the process by which an occupational group acquires or develops a specialized, theoretical body of knowledge related to its area of expertise, develops a heightened feeling of group identity which is usually accompanied by the emergence of professional associations and journals, and takes on a body of rules and standards which regulates its relationship to the public” (SPECTOR, *Op cit.* p. 3). The development of science resulted in professional organisations, varying from occupations like lawyers, to medics and engineering.

⁸ “I tackled my job much as I presume an immigrant begins a clearing in the wilderness, not troubling greatly which tree he takes first. I laid my hands on whatever came along, reading with the profound attention of one who is looking for something” (MAHAN, 1906, p. 225).

⁹ Mahan was stationed in Peru with the South Pacific Squadron, commanding the steam sloop *Wachusett* for the War of the Pacific (1879) between Chile, Peru and Bolivia. Phoenix Club was also called the “English Club” because British expatriates’ leaders had established it (FERREIRO, 2008).

Artigos

Josué Lopes dos Santos

Érica Lôpo de Araújo

António Costa Canas

Magda Ramires Marabijo

Teresa Sousa

Antonio Modesto dos Santos Júnior

As características locacionais da Zona Portuária da Ilha de Itamaracá (PE) colonial pelo olhar dos cronistas e viajantes*

The locational characteristics of the port area of the Island of Itamaracá (PE) colonial by the look of chroniclers and travelers

Josué Lopes dos Santos

Doutorando em Arqueologia pela Universidade Federal de Sergipe. Integra o Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquáticos (LAAA/UFS) e se dedica ao estudo de sítios arqueológicos costeiros.

RESUMO

O objetivo principal deste texto é apresentar análise acerca das narrativas históricas sobre a dinâmica portuária na entrada da barra sul da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVII. A ilha separa-se do continente pelo Canal de Santa Cruz e atualmente pertence ao território do Estado de Pernambuco, apesar de nos tempos coloniais ter sido uma capitania autônoma. Durante o início do processo de colonização do Brasil, o local assumiu relativa expressão no cenário político e econômico dentre as chamadas Capitanias do Norte, o que justifica no espaço insular a existência de redutos fortificados, uma vila e o porto. O foco de nossa narrativa será o porto e suas dinâmicas tendo como base o olhar dos europeus que cruzaram aquelas águas e registraram representações textuais e pictóricas sobre navegação e navegabilidade, questões bélicas e logística espacial local com finalidades diversas.

PALAVRAS-CHAVE: Paisagens marítimas; Representações imagéticas; Ilha de Itamaracá

ABSTRACT

The main objective of this text is to present analysis about the historical narratives about the port dynamics at the entrance of the southern bar of the Island of Itamaracá between the sixteenth and seventeenth centuries. The island separates of the continent by the channel of Santa Cruz and at the moment belongs to the territory of the state of Pernambuco, although in colonial times it was an Autonomous Hereditary Captaincy. During the beginning of the process of colonization of Brazil the place assumed relative expression in the political and economic scenario of the called Northern Captaincies, what justifies in the insular space the existence of fortified strongholds, a village and the port. The focus of our narrative will be the port and its dynamics based on the perception of the Europeans who crossed the waters of the island and recorded textual and pictorial representations on navigation and navigability, warlike issues and local space logistics with diverse purposes.

KEYWORDS: Seascapes; Imagery representations; Itamaracá Island

*Artigo recebido em de 1 de maio de 2019 e aprovado para publicação em 21 de maio de 2019.

Navigador: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 15, nº 30, p. 112-123 – 2019.

INTRODUÇÃO

A Ilha de Itamaracá situa-se a cerca de 60 km de Recife e se constitui em um importante ponto turístico no litoral norte do Estado de Pernambuco. Seu processo de ocupação pós-contato remonta, porém, aos primórdios da colonização portuguesa nas terras do Brasil, pois indícios apontam que já na década de 1510 existiam colonos na região (ALBUQUERQUE, 1993). Após a implantação do sistema de Capitânicas Hereditárias na década de 1530, a ilha foi entregue a Pero Lopes de Sousa juntamente com um vasto território no continente que se estendia desde o Canal de Santa Cruz, limite entre as Capitânicas de Pernambuco e Itamaracá, até o Rio Paraíba (LOPES, 2013).

A ilha em si é formada pelo Canal de Santa Cruz, que a separa do continente pelos seus mil metros aproximados de leito de uma margem a outra, sendo que na entrada da barra sul é que se desenvolveram as tramas expostas no presente artigo. Como reflexo deste cenário, articulou-se na ilha a consolidação de elementos considerados nodais para o negócio colonial: uma vila que evocava a Nossa Senhora da Conceição situada no alto de um morro com vistas para a entrada da barra, por onde se poderia monitorar a movimentação de navios; um sólido sistema de defesa voltado para uma lógica notadamente marítima e, por fim, o porto em si.

Na iconografia exposta na Figura 1, é possível observar diversos destes aspectos citados. Elaborado em 1633, por autor não identificado, o desenho de título *Eylant Itamarica* indica os bancos de areia recorrentes nos relatos dos cronistas como também o forte na entrada da barra e a Vila de Nossa Senhora da Conceição adentrando-a. Também merece atenção na iconografia a significativa quantidade de navios no percurso do Ca-

nal de Santa Cruz circundando a ilha. Nestor Goulart Reis Filho (2002) aponta sobre esta iconografia que a mesma pode fazer referência a uma situação de invasão.

Os conceitos de maritimidade e insularidade desenvolvidos no escopo da sócio-antropologia, tendo em Antônio Carlos Diegues (1998) uma de suas principais referências no Brasil, se tornam caros à análise na medida em que estabelecem uma relação entre as dinâmicas sociais e a interação com o ambiente marítimo de forma direta. Para Diegues, estas questões estão relacionadas a “um conjunto de várias práticas (econômicas, sociais e, sobretudo, simbólicas) resultante da interação humana com um aspecto particular e diferenciado do continental: o espaço marítimo” (DIEGUES, 1998, p.50). Os reflexos destas relações (pesca, navegação, alimentação) podem ser observados inclusive nos registros arqueológicos, já que desde o período pré-colonial no Brasil existia íntima relação entre os grupos tradicionais e o elemento aquático como apontam os estudos arqueológicos (RAMBELLI, 2002).

Partindo deste pressuposto, pode-se entender que o mar, como elemento físico, exerce influência na conformação das culturas de forma direta a partir da construção destes arquétipos mentais, que se refletem em práticas sociais. No mesmo sentido, dão-se as influências impostas pela condição de ilha, onde os aspectos relacionados ao cotidiano social e aos modos de vida também se ajustam a estas necessidades. Partimos do pressuposto de que nosso objeto se encontra exposto de forma direta a essas influências por se tratar de uma ilha articulada tanto a rotas terrestres quanto marítimas por suas condições geográficas já expostas neste texto.

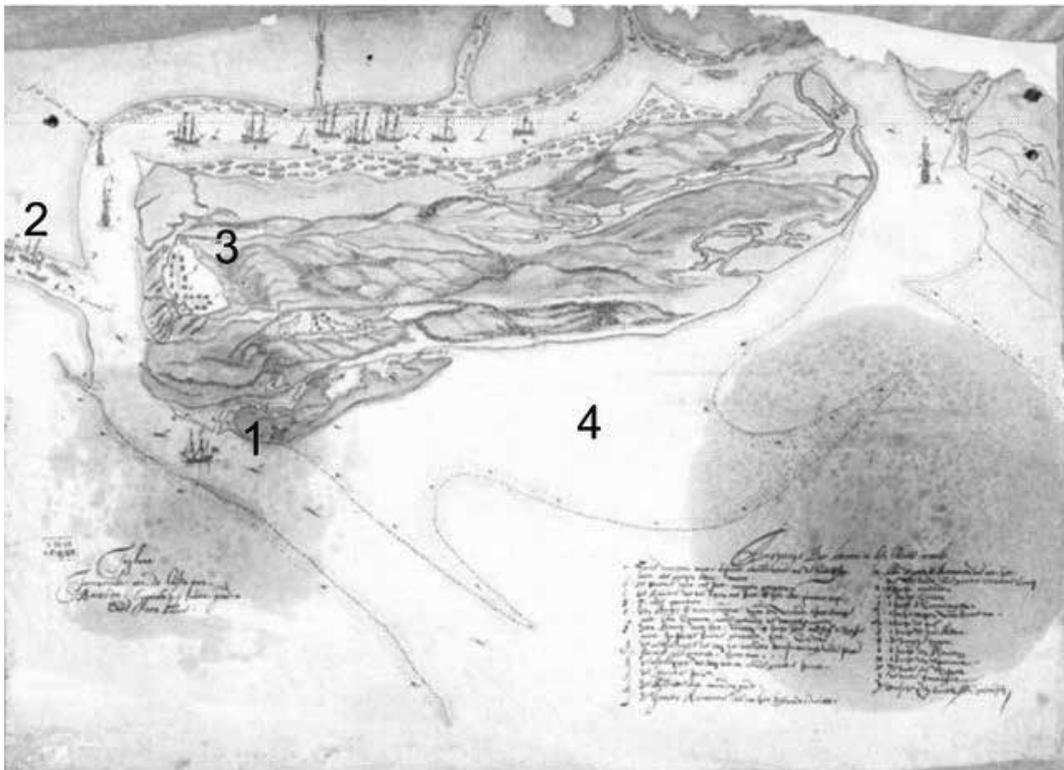


Figura 1 - Apresenta desenho esquemático da Ilha de Itamaracá onde se expõe possivelmente um ataque marítimo àquele espaço. Legenda: 1. Forte Orange; 2. Acesso fluvial para a Vila de Igarassu; 3. Vila de Nossa Senhora da Conceição; 4. Bancos de areia (REIS, 2002, p. PE41)

DINÂMICAS PORTUÁRIAS E SUAS REPRESENTAÇÕES

A Vila de Nossa Senhora da Conceição, com sua característica acastelada, encerrava em seus muros os principais elementos relacionados à governança local: uma igreja com a mesma evocação da vila e que pode ter sido construída ainda na década de 1520, Casa de Câmara e Cadeia e a Santa Casa de Misericórdia, para citar alguns (ANDRADE, 1999). Além dos tratos administrativos e religiosos, também era função da governança local fiscalizar o porto. Já em relação ao sistema defensivo, destaca-se a fortificação construída exatamente na entrada da barra viabilizando a defesa do porto e da vila. Ao que apontam as escavações arqueológicas existiram sucessivos momentos de ocupação neste reduto, pois no século XVI já existia uma estrutura de defesa portuguesa incipiente,

que foi reconstruída pelos holandeses na década de 1630 quando o reduto passou a chamar-se Forte Orange. Posteriormente à rendição dos holandeses, na década de 1650, os portugueses retomaram o controle sobre o forte, que foi readaptado e recebeu o nome de Fortaleza de Santa Cruz (ALBUQUERQUE, 2007).

É possível dizer que toda a extensão do Canal de Santa Cruz, de uma barra à outra, era navegável, já que são inúmeros os relatos sobre navegantes que circundaram a ilha pelo canal desde o século XVI, muitas vezes por questões bélicas. Na entrada da barra norte, existia o porto da Catuama, descrito como de navegação perigosa. Na entrada sul é que se consolidaram as dinâmicas marítimas que pretendemos estudar neste texto, devido principalmente à existência conectada da vila, do forte e do porto com funcionalidades articuladas.

Estes elementos compõem o que consideramos a zona portuária da Ilha de Itamaracá. O mapa exposto na Figura 2 aponta os principais componentes materiais, alguns deles registrados como sítios arqueológicos, que compõem o escopo do nosso estudo por se relacionarem com as questões marítimas locais dentro da temporalidade proposta para a análise.

Durante o dito período colonial, muitos reinóis visitavam o Brasil com finalidades tanto econômicas, para explorar os produtos da terra, quanto políticas, para atualizar a Corte sobre o estado das suas posses. Como fruto destas dinâmicas, diversas narrativas — iconográficas e textuais — foram realizadas sobre as terras do Brasil. No presente artigo, serão expostos algumas destas narrativas acerca da zona portuária da Ilha de Itamaracá com o objetivo de evidenciar aspectos sobre a nave-

gabilidade naquelas águas e a sua relação com os espaços e com as materialidades na faixa de praia do território insular.

É indispensável ao trabalho do pesquisador, ao lidar com este tipo de fonte, entender os lugares sociais de produção destes documentos, já que os autores buscavam finalidades e provavelmente ajustaram os seus discursos a estas. Estes relatos textuais e imagéticos refletem representações que se construíram também com base nas alegorias ditadas pelos lugares sociais e intenção de seus autores. Para minimizar este fator, nesta pesquisa as narrativas foram comparadas a outras do mesmo recorte como também a pesquisa iconográfica. Além disso, a pesquisa arqueológica se agrega como base de sustentação norteadora do nosso discurso.



Figura 2 - Imagem de satélite modificada de Google Earth apresenta a entrada da barra sul da Ilha de Itamaracá com indicação das principais materialidades que a compõem

Vamos, então, às narrativas portuárias. Para situar o leitor em relação à diversidade de portos e tipos de navegação exigidas em diferentes zonas portuárias, o pesquisador Paulo Bava

de Camargo é categórico: “porto não é tudo igual” (CAMARGO, 2009, p.40). Claro que as diferentes temporalidades refletem diversificados momentos históricos em que as exigências para a

quantidade de naufrágios na entrada da barra. Novamente frisando o empecilho imposto pelo assoreamento, Barlaeus explica que “O rio de Itamaracá só poderia ser navegado por navios menores, sendo estéril e inculto o solo circunjacente, e o porto cheio de bancos de areia e já mal-afamado pelo naufrágio de várias naus” (BAR-LAEUS, 1980, p.128.). O fato de a zona portuária da Ilha de Itamaracá não estar apta a receber grandes embarcações com segurança favoreceu a estagnação econômica local, além disso, vê-se que os próprios naufrágios existentes na região proporcionaram uma má reputação do porto entre os pilotos que desejassem lá navegar.

No desenho esquemático de João Teixeira Albernaz, exposto na Figura 3, tem-se uma expressiva riqueza de detalhes caros aos nossos apontamentos. Elaborado por volta de 1631 sob o título “Descrição da Ilha de Tamaraca com os alojamentos do Inimigo Olandez quando o Tomou; e a fortificação da Villa”. o desenho apresenta detalhes da configuração urbanística e paisagística local indicando a localização do porto de forma direta além de apontar informações sobre a calagem do Canal de Santa Cruz em diversos pontos. Informações caras para navegantes.

Corroborando a informação de Gaspar Barlaeus, Joan Nieuhof no ano de 1645, em sua Memorável viagem marítima e terrestre ao Brasil, aponta sobre a dinâmica de navegação na barra uma relação interessante. Para Nieuhof, apesar de o porto apresentar condições favoráveis, a situação do rio em si se constituía em um empecilho. Além disso, o cronista reforça a informação de Barlaeus em relação aos naufrágios que dificultavam a boa navegação no local. Pela ótica de Nieuhof, comparando as condições de navegabilidade entre o Porto do Recife e o de Itamaracá, o autor aponta: “Por outro lado, o rio de

Itamaracá não era navegável senão por embarcações pequenas, dada à pouca profundidade de seu estuário, já famoso pelos numerosos naufrágios ali ocorridos” (NIEUHOF, 2001, p. 54).

Outro relato valioso que justifica a atuação bélica na barra meridional de Itamaracá vem do Frei Manuel Calado, em 1648. Em sua obra intitulada *O Valeroso Lucideno e triunfo da liberdade*, o religioso narra os detalhes de uma batalha marítima na entrada da barra sul do Canal de Santa Cruz. No contexto, estava se processando a rendição dos holandeses e as forças luso-brasileiras ganhavam cada vez mais espaço, encurralando seus inimigos em determinados redutos, alguns deles na Ilha de Itamaracá e seus arredores. André Vidal de Negreiros e João Fernandes Vieira, comandantes das forças lusas, sabendo que os holandeses haviam posicionado três naus em pontos estratégicos no decorrer da entrada da barra e do porto, resolveram iniciar uma ofensiva (CALADO, 2001, p. 756).

Escalados os melhores homens e artilharia naval, Vieira e Negreiros entrincheiram seus inimigos também pela terra enquanto aguardavam o melhor momento para utilizar a ação naval. O objetivo era debelar as forças holandesas e, se necessário, afundar as embarcações, embora não fosse a prioridade. O relato de Frei Manuel Calado descreve os pormenores da situação:

Acabada, pois, a festa do santo, tornou-se João Fernandes Vieira para o arraial, e comendo quatro bocados, como de pé, se partiu logo, por tempo assas chuvoso, com o mestre de campo André Vidal de Negreiros para a Ilha de Itamaracá, aonde chegaram acharam o trincheirão feito e as três peças cavalgadas; e preparadas duas lanchas, com dez ou doze jangadas, segundo a ordem que tinha dado, e mandou embarcar

nelas certo número de soldados animosos e grandes nadadores para que tanto que avistassem a primeira nau, que estava no Marcos, a investissem com grande fúria e que ele da terra fomentaria a obra, e que se fosse necessário meteria a nau no fundo, ainda que mais proveito e honra lhe vinha se a tomar em mãos. Partiram os soldados nas jangadas e lanchas e, em tendo vista a nau, arremeteram com ela com tão deliberada resolução, e com tanta pressa que não deram lugar aos holandeses que nela estavam de tomarem as armas e acenderam corda; e assim se começaram a defender com muitas e grandes pedras que da nau deitavam, sem descobrirem corpos, e com essas pedras se feriram três soldados e viraram algumas das jangadas, caindo na água os que nelas iam. Porém, como eram bons nadadores se tornaram brevemente a por encima, e começaram a subir pela nau com uma resolução admirável (CALADO, 2001, p.757).

O trecho faz referências diretas a embarcações que teriam naufragado na região, inclusive ao oferecer informações sobre alguns dos tipos náuticos que podem estar afundados nas proximidades do porto. A batalha continua:

Neste tempo mandou o governador João Fernandes Vieira disparar as três peças que no trincheirão estavam cavalgadas; e como estavam carregadas com trancas de ferro, quebraram o mastro da nau e caíram as velas e foram espedaçadas parte das enxárcias; com o que os holandeses da nau ficaram tão medrosos e enfraquecidos que os mais se deitaram ao mar a nado, por salvarem as vidas, dos quais alguns se afogaram e outros chegaram a terra e se foram recolhendo por entre os mangues para as suas fortificações que na ilha tinham. [...] Mandou João Fer-

nandes Vieira desencaixar a nau e tirar-lhe todo o velame, virtualhas e artilharia que tivesse dentro de si, e passaram tudo para a nossa banda. [...] e logo se partiu por terra e as lanchas e jangadas por mar a investir na segunda nau que estava na passagem de Itapissuma e juntamente mandou que pusesse fogo a nau que estava ganhado. Vendo, pois, os holandeses arder a primeira nau e vendo que nossa gente os ia abalroar com deliberação, largaram fogo a nau e no batel se acolheram para a terra. Queimada pois essa segunda nau, sem que dela aproveitasse coisa alguma, foram os nossos dois mestres de campo João Fernandes Vieira e Vidal de Negreiros caminhando com ligeiro passo para a terceira nau que estava entre ambos os rios. [...] os holandeses que nela estavam foram todos fugidos para a terra uns em bateis e outros a nado e deram rebate aos que estavam nas fortalezas em com toda a ilha estava cercada de portugueses por mar e terra. E com artilharia e com um grande cabedal de gente. Entrando, pois, o Governador da Liberdade e o Mestre de campo na nau, a mandaram logo desencaixar e tirar todo o velame, com tudo mais de proveito que nela esteja. E tirando para a terra, mandaram por fogo a nau (CALADO, 2001, p. 758-759).

O documento segue explicando como os soldados holandeses que fugiram das investidas foram se reagrupando no Forte Orange, último reduto militar reconquistado pelos portugueses na ilha. Pelo menos duas naus holandesas foram queimadas e uma desmontada na zona portuária da barra de Itamaracá nessa ofensiva militar. Os vestígios dessas ações e tantas outras que ocorreram no local seguramente encontram-se imersos nas águas do Canal de Santa Cruz.

Seguindo com suas observações sobre o Porto de Itamaracá, Joan Nieuhof também relata as condições gerais de

navegabilidade na Ilha de Itamaracá de forma ampla. Segundo ele, a entrada setentrional da ilha (barra norte) apresenta baixo calado para as embarcações por conta dos bancos de areia que restringem o acesso dos navios. Já a entrada meridional (barra sul), apesar de oferecer as condições mais adequadas que o da barra norte, ainda assim apresentava limitações estruturais. Porém foi relacionado como o único porto capaz da capitania:

Esta ilha – que dispõe de um pequeno porto em cada extremidade, um ao norte e outro ao sul, sendo que este último é o melhor – pode ser facilmente contornada em bote. Junto ao ancoradouro setentrional, há um banco de areia que apenas deixa um canal navegável com 10 ou 12 pés de água. O único porto utilizável da região é, portanto, a entrada meridional do rio que faz de Itamaracá uma ilha, onde podem ingressar navios calando até 14 ou 15 pés, conquanto o ancoradouro não seja lá muito bom. A extremidade em que o rio volta a se reunir ao mar foi, pelos batavos, denominada “Entrada Norte”, e, pelos portugueses, “Catuama” (NIEUHOF, 2001, p. 55).

Para evitar a sorte do naufrágio, era necessário, além da destreza, ter conhecimento sobre a dinâmica das correntes, dos ventos e do fundo no local. Visando evitar acidentes e desventuras, muitas imagens e relatos da época indicam como deveria proceder o piloto naquele porto. Na iconografia exposta na Figura 4, é possível ler uma detalhada e extensa descrição para a entrada da barra sul da ilha, que inclusive se destaca em relação aos demais locais referenciados. Sobre a Barra sul da Ilha de Itamaracá lê-se “Barra de Itamaracá, com a qual estando nordeste sudoeste, este se ponha a proa a oeste tomando por baliza as casas do lugar da ilha. E indo entrando descobrindo-se o outeiro que está junto à barra Catuama, que de moradas ao norte quarta do noroeste se governará a OesSudeste. Esta para surgir no porto da dita Ilha.”

A indicação do roteiro para entrada na barra sempre é apresentada de forma detalhada na documentação consultada, explicando entre outras coisas as direções corretas para se adentrar sem expor o navio, sua carga e tripulação a perigos. Também interessa observar que marcos paisagísticos são utilizados para indicar

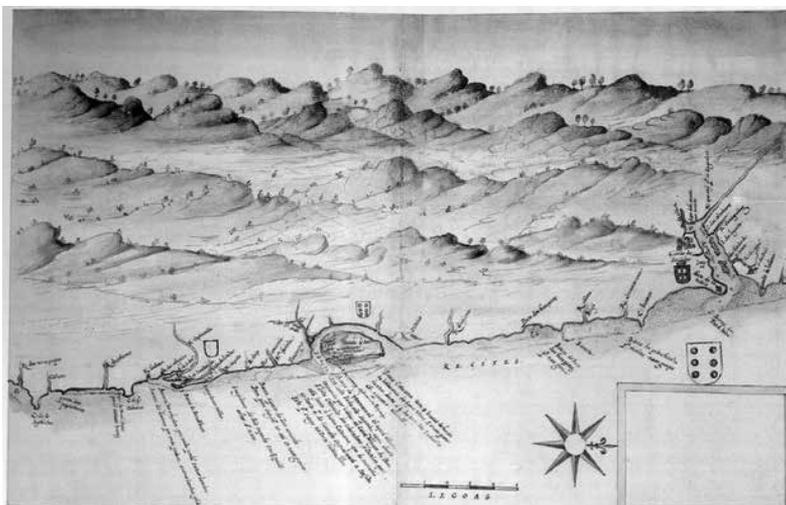


Figura 4 - A imagem apresenta um rico relato sobre os principais portos e as condições de navegabilidade de cada local. A Ilha de Itamaracá é representada próximo ao centro da imagem, com descrição detalhada para suas duas barras

a baliza das embarcações. Sejam elementos naturais como morros ou árvores sobressalentes, ou mesmo construções mais evidentes e opulentas eram utilizadas de forma a guiar a embarcação durante o percurso entre a entrada da barra até o acesso ao porto da ilha.

Gabriel Soares de Sousa, em período ainda mais recuado, também coloca estes aspectos em evidência. Já na década de 1570, o cronista relata a forma como se deve proceder para a realização de uma entrada correta na barra de Itamaracá, a indicação do nordeste-sudeste como direção adequada é recorrente também em outras documentações. Também as barreiras vermelhas, possivelmente relacionadas a formações naturais (encostas descampadas), são novamente citadas:

Até aqui como fica dito, tem o rio de Itamaracá umas barreiras vermelhas na ponta da barra; e quem houver de entrar por ela adentro ponha-se nordeste-sudoeste com as barreiras, e entrará a barra à vontade, e daí para dentro o rio ensinará por onde hão de ir (SOUSA, 2010, p.62).

Ao relacionar as barras de Itamaracá a fim de descrevê-las, Gandavo também realizou observações específicas sobre a barra sul da ilha, segundo ele: “E assim ficam duas barras armadas cada uma para sua banda, e a ilha ao meio: por uma das quais entram navios grossos e de toda a sorte, e vão ancorar junto da povoação que está daí meia légua, pouco mais ou menos” (GANDAVO, 2008, p.100). Gandavo observa que a Vila de Nossa Senhora da Conceição dista aproximadamente meia légua a partir da entrada da barra e que nela era possível a navegação de embarcações de maior porte, que visavam ancorar no porto da ilha.

No “Breve discurso sobre o estado das quatro capitâneas conquistadas” docu-

mento elaborado pela WIC (Companhia Neerlandesa das Índias Ocidentais), já nos primeiros momentos da efetivação da presença holandesa no Nordeste, é possível encontrar uma importante ressalva em relação à dinâmica portuária na barra sul da Ilha de Itamaracá. No momento em que descreve os portos da conquista, lê-se sobre Itamaracá: “O único porto capaz, que esta capitania tem, para abrigar navios grandes é o da barra sul, porto da Ilha de Itamaracá” (Apud MELLO, 1981, p.152). Nesse relatório, dá-se ênfase ao fato de ser apenas na barra sul da ilha onde se é possível realizar atividades portuárias com finalidades comerciais em larga escala.

Em relação à fiscalização no porto, vale destacar que existia também grande fragilidade neste ponto. De acordo com a pesquisadora Luanna Ventura, “A instituição Alfândega, para o sistema aduaneiro português, é uma repartição fiscal que cobra impostos sobre as mercadorias que entram no país” (VENTURA, 2016, p.16). Na Ilha de Itamaracá, a documentação histórica dá conta do fato de que a fragilidade no sistema fiscal do porto local sempre se constituiu em empecilho ao bom andamento da atividade econômica.

Nas “Ordens Régia da Capitania de Itamaracá”, coleção depositada no Arquivo Público Jordão Emerenciano (APEJE), em Pernambuco, existe em um documento consultado uma passagem datada de 1710 onde se registra uma carta do rei apontando sobre a necessidade de uma Alfândega organizada na ilha. No documento, lê-se que as transações comerciais no porto da ilha eram realizadas na casa de particulares, seguido da recomendação de se construir um espaço adequado para tal função. Logo, seria “conveniente fazer-se para o dito ministério casa particular de moderado preço”.

A dinâmica portuária da barra sul de Itamaracá não favorecia a demanda de

comércio em larga escala pelas características locacionais. Os tipos de embarcação que poderiam circular naquelas águas eram restritos em relação ao porte, o que não viabilizava o transporte de grandes quantidades de cargas. Na tese de doutoramento do pesquisador Rômulo Nascimento (2008), foi apontado um levantamento onde se apresentam os tipos de embarcações e as cargas que circulavam no Nordeste do Brasil em 1635. Nele, é possível inferir sobre o Porto de Itamaracá que a tipologia das embarcações que frequentavam o local era composta principalmente por cruzadores, galeotas e chalupas.

Já em relação às cargas comercializadas, a mesma tabela aponta cal, madeira, coco e banana como as principais mercadorias que circulavam por aquele porto. Estas informações, se comparadas ao texto de Nieuhof, podem ser endossadas. No documento, lê-se sobre os produtos da terra comercializáveis disponíveis na Ilha de Itamaracá:

Antigamente era escassa a população da ilha e pouca as suas

construções, posto que lhe fosse ameno o clima e fértil o solo, pois aí se encontravam cocos, pau-brasil, algodão, cana-de-açúcar, melão etc. Além da lenha em abundância e água fresca com que abastece o Recife. Há também, na ilha, madeira para construção e indústria náutica (NIEUHOUF, 2001, p.53).

Na Ilha de Itamaracá, desde o século XVI, a intensificação da atividade portuária e a própria situação de ilha em que estava inserida Itamaracá proporcionaram uma relação direta entre o mar e o desenvolvimento social e urbano. Desde o sistema de fortificação local até a conformidade urbana em que está inserida a sua principal vila foram pensados, a partir de sua estruturação, em função do mar (receber e fiscalizar navios no porto ou proteger a área portuária e a vila, por exemplo). Este cenário favoreceu assim, o desenvolvimento de uma paisagem cultural essencialmente marítima.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma economia com centralidade no mar, o que Chister Westerdahl (1992) classifica como “maricultura”, se consolida em áreas costeiras e proporciona um modo de vida especializado e específico. Para buscar compreender estas relações no que diz respeito ao nosso objeto de estudo nos aproximamos da perspectiva da “paisagem cultural marítima” expressa por Westerdahl. Partindo deste ponto de vista, o autor esclarece que justamente os reflexos das relações sociais entre os habitantes de determinado espaço físico, uma paisagem, e o mar imposta principalmente pelo aspecto econômico (caça, pesca, transporte) é que proporciona a constituição de materialidades para viabilizar esta interação tais como materiais utilitários, utensílios domésticos, produtos de comercialização, embarcações e construções como píer, faróis, portos e atracadouros (WESTERDAHL, 1992).

No artigo que agora concluímos, buscamos evidenciar as narrativas históricas relacionadas a representações sobre a cultura marítima associada à zona portuária da Ilha de Itamaracá no período colonial. Para tal, esperamos ter articulado estas narrativas à cultura material ao qual ela fez referência, como também às conformações de paisagem que foram lentamente se desenvolvendo na entrada da barra sul da ilha também em função das demandas marítimas. Esta relação com as materialidades teve como base os pressupostos da Arqueologia Marítima que se caracteriza por ser

toda aquela Arqueologia que é feita com o intuito de discutir as diferentes formas de apropriação do ambiente marítimo levadas a cabo pelas diferentes sociedades humanas (marítimas ou não) e de elucidar o papel do “Mar” enquanto elemento ativo nos processos de escolhas culturais e, portanto, na conformação dos modos de viver e de pensar das diferentes sociedades humanas ao longo da história, independentemente do tipo de cultura material envolvida ou do local onde esta se encontra. (DURAN, 2012, p.31)

A dinâmica portuária na qual estava inserida a Ilha de Itamaracá proporcionou ao local uma cultura material específica e diversificada. Estas características eram alimentadas tanto pela intensa oferta de produtos da terra viáveis a exploração em larga escala como também pelas materialidades constituídas para viabilizar as sociabilidades. Neste sentido, fornos de cal, redutos fortificados, a ponte e a própria Vila de Nossa Senhora da Conceição estavam inseridos na paisagem portuária. Para tal, buscamos, na pesquisa mais ampla da qual este recorte apresentado faz parte, delimitar pontualmente os elementos que na nossa concepção compõem a principal zona portuária da ilha.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, Marcos. As escavações arqueológicas no Forte de Orange. *ARC – Revista Brasileira de Arqueometria, Restauração e Conservação*. Olinda: v.1, n. 2, p. 51-55, 2007.

_____. O processo interétnico em uma feitoria quinhentista no Brasil. *Revista de Arqueologia*. São Paulo: vol. 7, p. 99-123, 1993.

ANDRADE, Manuel Correia de. Itamaracá, uma capitania frustrada. Recife: CEHM, 1999.

BARLAEUS, Gaspar. História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1980. [1647]

CALADO, Frei Manoel. O Valeroso Lucideno e triunfo da liberdade. São Paulo: Beca produções culturais CD-ROM, [1648], 2001.

CAMARGO, Paulo Bava de. Arqueologia de uma cidade portuária: Cananeia séculos XIX e XX. Tese (Doutorado em Arqueologia) — Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo, 2009.

DIEGUES, Antonio Carlos. Ilhas e Mares: Simbolismo e imaginário. São Paulo: HUCITEC, 1998.

DURAN, Leandro. Arqueologia Subaquática ou Arqueologia Marítima?: definindo conceitos, contextualizando práticas e assumindo posições. *VESTÍGIOS – Revista Latino Americana de Arqueologia Histórica*. Belo Horizonte: vol. 6, nº 2, 2012.

GANDAVO, Pero de Magalhães. História da Província de Santa Cruz. São Paulo: Editora Hedra, 2008. [1576]

LOPES, Josué. Organização portuária da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVI: articulações inter-regionais e internacionais. Recife: Dissertação (Mestrado em História), DEHIST/UFRPE, 2013.

MELLO, José Antônio Gonsalves de (ed.). Fontes para a história do Brasil holandês (v. 1). Recife: MEC/SPHAN/Fundação Pró-Memória, 1981.

NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. O desconforto da governabilidade: Aspectos da administração no Brasil Holandês (1630-1644). Rio de Janeiro: Tese (Doutorado em História), ICHF/UFF, 2008.

NIEUHOF, Joan. Memorável viagem marítima e terrestre ao Brasil. São Paulo: Beca Produções Culturais CD-ROM, [1645], 2001.

RAMBELLI, Gilson. Arqueologia até debaixo d'água. São Paulo: Maranata, 2002.

REIS FILHO, Nestor Goulart. Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial. São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial, CD-ROM, 2002.

SOUSA, Gabriel Soares de. Tratado descritivo do Brasil em 1587. São Paulo: Editora Hedra, [1587], 2010.

VENTURA, Luanna. A Alfândega de Pernambuco: histórias, conflitos e tributação no porto do Recife (1711-1738). Recife: Dissertação (Mestrado em História), DEHIST/UFRPE, 2016.

WESTERDAHL, Chister. The maritime cultural landscape. The International Journal of Nautical Archaeology. EUA: nº 21.1, 1992.

A queda de Colombo e o deslocamento do eixo português do Índico para o Atlântico, século XVII.*

The fall of Colombo and the axis shift of Portuguese from the Indian Ocean to the Atlantic, 17th century

Érica Lôpo de Araújo

Professora adjunta da Universidade Federal do Piauí. Vencedora do prêmio Katia Mattoso de História 2018 e Autora de *A arte de mandar: trajetória de um nobre português a serviço do império – Bahia, Portugal, Goa, séc. XVII*. Salvador: Edufba, 2019.

RESUMO

Esse artigo tem como objetivo demonstrar as disputas em torno da cidade de Colombo, na Ilha de Ceilão (atual Sri Lanka), uma das principais possessões do Estado português da Índia nos séculos XVI e XVII, e sua consequente queda para o domínio holandês em 1656. Dentre os elementos que corroboraram com esta perda territorial, esse estudo evidenciará que para além da ausência de homens para a guerra em razão do deslocamento de soldados e esforços para defesa das fronteiras do Estado do Brasil, cuja importância crescera para o reino de Portugal, a corrupção interna despontou como elemento fundamental para a perda daquele importante ponto de apoio para a circulação oceânica.

PALAVRAS-CHAVE: Circulação oceânica;- Queda; Império português

ABSTRACT

This article aims to demonstrate the dispute over the city of Colombo, on the island of Ceylon (present-day Sri Lanka), one of the main possessions of the Portuguese state of India in the 16th and 17th centuries, and its consequent fall for the Dutch power in 1656. Among the elements that corroborated this territorial loss, this study will show that in addition to the absence of men for war due to the displacement of soldiers and efforts to defend the borders of the State of Brazil, whose importance had grown for the kingdom of Portugal, internal corruption has emerged as a key element in the loss of that important foothold for the ocean circulation.

KEYWORDS: Ocean circulation; Fall; Portuguese Empire

*Artigo recebido em de 1 de outubro de 2019 e aprovado para publicação em 1 de novembro de 2019.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 15, nº 30, p. 124-140 – 2019.

mas o elo essencial de união de pontos de apoio na terra firme, “o próprio corpo do império” (1998, p. 352). Em sintonia com Hespânia e Santos, Luís Filipe Thomaz afirmou que as relações estabelecidas pelos portugueses no chamado Estado da Índia não se referiam a um espaço contínuo ou geograficamente bem definido, nem seguiam um padrão: caracterizavam-se por “[...] um conjunto de territórios, estabelecimentos, bens, pessoas e interesses administrativos, geridos ou tutelados pela Coroa portuguesa no Oceano Índico e mares adjacentes ou nos territórios ribeirinhos, do Cabo da Boa Esperança ao Japão” (1994, p. 207).

Para além de discussões em torno da expressão “Estado da Índia”, é preciso chamar atenção para a difícil conceituação até mesmo do termo “Índia” no século XVI, utilizado de modo bastante impreciso e elástico. Sua falta de exatidão chegava a incluir territórios como Etiópia e África Oriental, para não dizer, tudo aquilo que era conhecido da Ásia. Tal vocábulo poderia ser encontrado tanto na sua forma singular, *índia*, quanto no plural, *índias*, ou ser ainda “vagamente aplicado a quaisquer regiões desconhecidas e misteriosas a leste ou sudeste do mediterrâneo” (BOXER, 2000, p. 37).

Retornando ao Estado português da Índia, ali, seus estabelecimentos em terra existiam e se justificavam em função da rede marítima da qual faziam parte e que os englobava, configurando certa indiferença pelo domínio territorial, situação evidenciada pela diversidade dos modos de aquisição das posições em terra, aos quais correspondiam diversas modalidades de estatuto (THOMAZ, 1994, p. 216). Desse modo, nem o mar, nem as instituições barravam o desenvolvimento do império português, pautado através de uma pluralidade de unidades políticas que por vezes comportam-se como entidade

soberana, ou como empresa comercial, demonstrando heterogeneidade em seus limites espaciais, em suas instituições e em seus limites jurídicos¹. Desse modo, fortalezas, feitorias, possessões, ou um governo mais tradicional, inspirado no modelo metropolitano, compunham as descontínuas fronteiras lusas (HESPÂNHA; SANTOS, 1998, pp. 353-358)

No que tange aos Estados asiáticos na Época Moderna, estes poderiam ser divididos em duas grandes categorias: a primeira delas seria composta por sólidas formações imperiais de base agrária, a saber: os Otomanos, os Safávidas, Vijayanagar e os Mogores, os Ming, na China, e os Mataram, em Java. No extremo oposto estariam estados minúsculos, geralmente costeiros, como Quíloa, Ormuz, Calecute ou Malaca, essencialmente comerciais, tendo sua economia baseada no controle de pontos estratégicos das principais rotas comerciais (SUBRAHMANYAM, 1993, pp. 16-17).

A disparidade de estatutos políticos dos territórios que compunham o império português na “Índia” refletia tanto a disparidade cultural local, quanto a capacidade portuguesa de absorção das circunstâncias naqueles espaços específicos. Nos primeiros tempos, a ocupação territorial tinha como objetivo viabilizar a rede de comércio e, desse modo, a aquisição territorial se efetuou por conveniência estratégica. Dentre as diferentes formas de relacionamento com os territórios, existiam espaços submetidos ao rei pela força das armas, a exemplo de Goa e Malaca, ou através de doações voluntárias pelos potentados locais, como se deu em Salsete, Bardez, Baçaim e Damão. Havia ainda fortalezas-feitorias, cujo estabelecimento era moldado por acordos com as entidades políticas locais, a exemplo das fortalezas da costa do Canará, Malabar e da costa oriental africana, onde se caracterizavam situações de extraterritorialidade, uma

vez que não ocorria cedência de soberania (CARDIM; MIRANDA, 2015, pp. 69-70).

Durante o tempo dos Filipes (1580-1640), o Estado português da Índia era composto por cerca de cinquenta colônias e possessões oficiais de importância bastante variada. Em grande parte dos casos, “[...] o domínio português não ultrapassava os subúrbios da base, embora por vezes se estendesse a parcelas significativas do território confinante [...]” (DISNEY, 1981, p. 29). Em um extremo teríamos cidades mais desenvolvidas, como Damão e Baçaim, na costa do Guzerate, Colombo, na ilha de Ceilão, ou Goa, no Concão. Do outro lado existiam pequenos postos, como Sena, no Zambeze, onde, por volta de 1630, não havia nem fortaleza e nem mesmo um único canhão operacional.

Apesar da coexistência de modelos institucionais diversos, foi criada, em 1505, no Estado português da Índia, uma capital que pretendia constituir um centro de poder mediante aquelas diferentes formas de organização na cidade de Cochim². O estabelecimento de um vice-reinado, implicava na duplicação de “[...] atribuições jurídicas reais através da delegação desses poderes majestáticos num representante do rei”. A delegação de tais poderes se justificava em razão do “absenteísmo dos reis nas zonas em que foram instituídos; a dificuldade, frequentemente associada à morosidade das comunicações entre o rei e os territórios sobre os quais pretendia exercer soberania efectiva” (SANTOS, 1998, pp. 38-42).

Alguns anos mais tarde, em 1530, dar-se-ia a transferência da capital para a cidade de Goa, escolhida em virtude de sua localização geográfica estratégica, mais ou menos no meio da costa ocidental da Índia, entre as zonas do Guzerate (produtor de anil e têxteis) e as terras produtoras de pimenta do Canará e Malabar, como o lugar que iria subordinar os espaços às redes. A capitali-

dade relacionava-se diretamente com a gênese de todo aparelho burocrático, associado à figura do rei e à administração central, e tinha seu funcionamento condicionado à sedentarização em um espaço urbano (SANTOS, 1998, pp. 29-35).

Observava-se grande dificuldade de circulação de pessoas e produtos tanto dentro do próprio Índico quanto entre este e o reino (uma vez que o tempo médio de torna-viagem Lisboa-Goa era de 18 meses e, no caso das possessões mais afastadas, poderia até mesmo ser duplicado), e essa era uma das principais justificativas para a delegação de vastos poderes aos detentores daquele governo (SANTOS, 1998, pp. 29-35). Embora o correio vindo de Goa para Lisboa levasse em média quatro meses para chegar à Europa (já que usava uma rota diferente daquela das armadas), o retorno dessa correspondência só poderia se dar quando houvesse uma embarcação para fazer a viagem, o que não acontecia com muita frequência. (DISNEY, 2011, pp. 258-259). Além disso, precisava-se respeitar a monção, aspecto climático que se aliava à longa distância, aumentando bastante o tempo para a comunicação com o reino³. Feita essa breve introdução acerca da “Índia” e Estado português da Índia, centrar-se-á na Ilha de Ceilão a fim de trazer uma melhor caracterização desse espaço.

AS DISPUTAS EM TORNO DE CEILÃO

As cidades marítimas da Ilha de Ceilão, a exemplo de Colombo, encontravam-se mais ligadas às rotas oceânicas do que a uma circulação doméstica, o que permitia que esta região estivesse estrategicamente no caminho da travessia de Malaca para Bengala e nenhuma embarcação poderia circular entre esses dois lugares sem ser avistada dali. Tal vantagem geográfica teria feito enriquecer capitães de Colombo,

que saquearam navios que faziam aguada ali vindos da China, do Golfo de Bengala ou de Malaca (FLORES, 1998, pp. 58-59).

Em virtude de seu posicionamento geográfico estratégico, a ilha era parte integrante do coração da defesa portuguesa na Ásia, compondo a cadeia de fortes da costa ocidental da Índia, juntamente com Diu (região do Guzerate) e Cochim (costa do Malabar), sendo, por isso, um dos poucos lugares em que existiam companhias de exército permanentes. Todas essas razões contribuíam para que Ceilão fosse o lugar onde as forças portuguesas e holandesas terminariam por travar batalhas de campo em escalas comparáveis às lutas existentes no Brasil (WINIUS, 1971, pp. X-XI).

Desde a virada do século XVI para XVII, os portugueses viviam tempos difíceis e seus privilégios na Índia seriam cada vez mais desafiados, tanto pelos rivais locais quanto por outros europeus e ainda pela ação combinada destes. Com a criação da Companhia Holandesa das Índias Orientais (VOC) e da Companhia Britânica das Índias Orientais (EIC), no mesmo período, em 1602, Portugal passou a enfrentar inimigos europeus na Rota do Cabo e Ásia Marítima. A partir dessa data observou-se não apenas um aumento do número de inimigos, mas também o fortalecimento destes. No que diz respeito ao Império mongol⁴, por exemplo, a criação das referidas companhias de comércio inimigas dos portugueses teve uma importância especial, pois os reis Jahangir (1605-1627) e Shan Jahan (1627-1658) souberam se utilizar bem das rivalidades entre os europeus a seu favor. Em 1613, Jahangir concedeu autorização aos ingleses para possuírem um entreposto comercial em Surate, dando origem a uma guerra com os portugueses que duraria dois anos (AMES, 2000, p. 150).

De acordo com George Davison Winius, o primeiro sinal de declínio na Ásia se deu

com a perda portuguesa do controle naval, em 1606, quando embarcações da VOC realizaram o primeiro bloqueio a Goa (WINIUS, 1971, pp. XII-XIX). Especialmente a partir da década de 1620, essas duas companhias de comércio não deram sossego para Portugal e a VOC se implantou como potência marítima europeia dominante no sudeste asiático insular. Em 1622 deu-se a queda de Ormuz contra uma armada iraniana-inglesa. Na década de 1630, o domínio Habsburgo recebeu duros golpes tanto de europeus (bloqueio sazonal de Goa pela VOC) quanto de locais⁵.

Os conflitos e perdas territoriais portuguesas não se limitavam ao Índico. No contexto Atlântico, a partir da década de 1620, a hostilidade dos holandeses se mostrara patente contra o império português. A invasão e o domínio de Salvador, em 1624, bem como a ocupação das capitânicas do Norte, em 1630, e a invasão do Estado do Maranhão e de Angola, nos anos 1640, demonstravam que cada vez mais a guerra hispano-holandesa se transporia para o ultramar. Apesar de um acordo firmado em 1636 com a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais (WIC), os anos de 1640 não trariam melhores ventos. Desde o princípio dessa década, em 1641, deu-se a queda de Malaca para a VOC e, com a Restauração de Portugal⁶ ocorrida no ano anterior, novos desafios dificultaram a organização de uma contraofensiva para reaver esse importante território (DISNEY, 2011, pp. 271-275).

Com a perda de Malaca, a parte oriental marítima do Estado da Índia passou a incluir apenas Macau e o distante Timor. A década de 1650 se iniciou com a perda de Mascate (principal possessão portuguesa na costa arábica) e entre os anos de 1652 e 1654, ocorreram sucessivas perdas na costa de Canará (Barçalor, Mangalor e Onor foram tomadas pelos Naiaks e Ikkeri com apoio holandês), sem contar a inva-

são pelo sultão de Bijapur de alguns territórios de Goa (DISNEY, 2011, pp. 271-275).

Esse quadro geral, contudo, demonstra a existência de apenas dois dos três tipos de adversários a serem enfrentados naquela “batalha” portuguesa para manter os seus domínios no Estado da Índia. Além dos europeus, que buscavam a sua “parte no bolo” no mundo Oriental e dos inúmeros reis locais com os quais se buscava sempre conservar harmonia quando não se podia dominar, existia ainda outro inimigo para combater, nem sempre muito explícito: o inimigo interno.

Antônio Rodrigues da Costa, conselheiro do Conselho Ultramarino, escreveu um parecer, no ano de 1732, que tratava sobre os três perigos existentes no campo da política ultramarina, especialmente no que diz respeito à preservação das colônias, e que poderiam ser definidos em dois gêneros: os externos e os internos. Os externos se caracterizariam pelo uso da força e da violência que as outras nações poderiam fazer, enquanto os internos seriam aqueles que poderiam ser causados pelos naturais do país e até mesmo pelos vassallos. Existiria ainda um terceiro tipo de perigo que derivaria dos outros dois em questão e era mais arriscado, “que é quando a força externa se une com a vontade e a força interna dos mesmos vassallos e naturais” (FIGUEIREDO, 2006, p. 191). Essa concepção construída ao longo dos anos em sua atividade no Conselho Ultramarino parece bem útil para o caso que se buscará demonstrar.

Se até mesmo dentro do Reino de Portugal enfrentavam-se grandes dificuldades para a organização do exército, a situação no Estado da Índia era significativamente pior. Penúria poderia definir bem a situação dos exércitos locais, se for mesmo possível chamá-los de exércitos. Apenas em poucos espaços a guerra estava organizada, ainda que de modo incipiente,

em companhias, como nos arraiais de Ceilão e nos rios de Cuama (BLANCO, 1992, pp. 272-183). Fora desses espaços, não existiam chefes permanentes, nem tampouco treinamento ou unidade dentro dos exércitos, de modo que estes se agrupavam apenas em situações de combate. Os soldados que os compunham eram, em sua maioria, ex-presidiários. E mesmo esses indivíduos se tornavam cada vez mais escassos em razão da guerra em diversas partes do império e, mais especialmente, da sistemática transferência de homens para o Brasil dominado pelos holandeses. O deslocamento de homens para a defesa do Estado do Brasil das mais diversas partes do reino e império português era uma realidade.

Em 1644, após receber sucessivos pedidos de auxílio do então governador do Estado do Brasil, Antônio Telles da Silva, para a defesa de Salvador, o Conselho Ultramarino escreveu um parecer ao rei D. João IV em que disse ter a Bahia a maior importância entre as conquistas, trazendo maior rendimento para o reino, e completou: “se se perder [a Bahia], se ficará perdendo todo o Brasil”⁷. Tal pedido reverberou pelos quatro cantos do reino e império e o governador do reino do Algarve recebeu abundante correspondência sobre o envio de homens para a armada que ia de socorro ao Brasil em resposta à ocupação holandesa da ilha de Itaparica, ocorrida em junho de 1646 (BOXER, 2004, pp. 264-265). Dentre os documentos em questão escritos pelo rei D. João IV, um deles falava sobre os três mil e quinhentos infantes necessários para a armada que deviam passar ao Brasil a fim de recuperar, “a defesa e conservação de todo este reino, que tanto depende daquele Estado e seu comércio”⁸.

Mas a ausência de recursos e treinamento não eram as únicas razões para desordens internas. Segundo M. Fitzler, a cobiça, o roubo, o egoísmo e a política errada corrompiam lenta e eficazmente as conquistas do

Estado da Índia através dos capitães-gerais, vedores, feitores e capitães (1928, pp. 11-27). Nas principais cidades do Estado da Índia, funcionários régios acumulavam à sua função o ofício da mercancia. Como o comércio trazia muitas recompensas financeiras, era, muitas vezes, privilegiado em relação à defesa das muralhas das fortalezas, sua obrigação primeira. Essa situação se concretizava especialmente nos lugares mais afastados de Goa, ou seja, mais distantes dos olhos do vice-rei (BLANCO, 1992, pp. 243-244).

Diante de tantas perdas, os lugares que permaneceram sob domínio português tornaram-se cada vez mais cobiçados pelos vassallos da coroa e Colombo-Ceilão, tornou-se especialmente atrativo em virtude das receitas que poderia fornecer, pois representava a maior e mais rica possessão individual portuguesa no Estado da Índia, sendo responsável por uma parte significativa da produção de canela. O comércio de elefantes, mesmo que nunca feito em grande escala, trazia lucros significativos, pois os elefantes provenientes daquela ilha eram geralmente considerados os melhores, sendo vistos como animais nobres e detentores de habilidades especiais para aprender em curtos períodos de tempo, fator que contribuía para sua riqueza (BIERDERMANN, 2014, pp. 150-163). Portanto, a viagem anual ao Ceilão era um dos mais importantes empreendimentos comerciais do Estado da Índia e tinha como objetivo primordial carregar para além de canela e elefantes, armas, estatuetas de marfim, entre outros produtos que seriam transportados para Goa em pequenas esquadras de galeotas ou lanchas (DISNEY, 1981, p. 39).

Na maior parte do Estado da Índia, à exceção das cercanias de Goa, as distâncias conduziam a administração a um elevado estado de descentralização que resultava em câmaras locais e capitães de fortaleza praticamente autônomos. Eventualmente,

os vice-reis faziam uma visita em outros espaços e sua presença seria sentida, ainda que temporariamente. Mas tais visitas, além de raras, eram rápidas. Tudo isso corroborava com o estabelecimento de poderes locais muito mais fortes do que a Coroa desejaria, nos quais os capitães das fortalezas rodeavam-se de criados e parentes que formariam uma clientela submissa (DISNEY, 1981, p. 260-261). Dessa forma, uma maneira eventual para solucionar o problema era confiar cargos importantes a aliados políticos e clientes a fim de firmar influência nas partes mais distantes. Mas esse recurso nem sempre se encontrava disponível em virtude da impossibilidade das autoridades levarem consigo um número satisfatório de homens, que em última instância, dependia da confirmação régia. Além disso, a ação de aliados em postos importantes não era garantia de sucesso naquelas praças longínquas, nas quais tudo e todos pareciam ser mais facilmente corruptíveis. Essa hipótese de que quanto mais distantes do rei, mais suscetíveis à corrupção estariam os vassallos, está em consonância com um sermão proferido pelo padre Antônio Vieira na capela real no ano de 1655, quando este afirmou que:

Nos Brasis, nas Angolas, nas Goas, nas Malacas, nos Macaus, onde o rei se conhece só por fama, e se obedece só por nome; aí são necessários os criados de maior fé, e os talentos de maiores virtudes. [...] Se em Portugal, se em Lisboa, onde os olhos do rei se vêem e os brados do rei se ouvem, faltam a sua obrigação os homens de grandes obrigações, que será (em regiões longínquas?) Que será naquelas regiões remotíssimas, onde o rei, onde as leis, onde a justiça, onde a verdade, onde a razão, e até mesmo Deus parece que está longe? (2001, p. 158).

Para se compreender as disputas por Ceilão, é necessário retroagir alguns anos a fim de melhor compreender o contexto daquelas partes, bem como os personagens que habitavam aquele espaço na década de 1650. Desde o ano de 1645, Manuel Mascarenhas Homem ocupava o posto de capitão-geral da praça de Colombo. A compreensão do histórico de serviços e origem deste oficial é dificultada pela existência de um homônimo contemporâneo que teria servido no Brasil, o que levou muitos autores a confundir-los. Tudo indica que Manuel Mascarenhas foi capitão-geral de São Tomé de Maliapur, em 1639, e capitão-geral de Cochim (WINIUS, 1971, p. 191). Pouco antes da Restauração, no ano de 1640, recebeu a atribuição de comandar um comboio de ajuda à ilha de Ceilão, contudo, contrariando ordens, teria se dirigido, com D. Brás de Castro, para Tuticorim⁹, sendo depois presos em Goa em virtude do não cumprimento da missão. Negligência e covardia são os fatores apontados como as razões desse fiasco. Contudo, como a falta de fidalgos era grande, foram ambos rapidamente reabilitados (WINIUS, 1971, pp. 124-125).

É possível entrever da documentação que, no exercício do seu ofício como capitão geral de Colombo, Manuel Mascarenhas era desafeto dos religiosos daquela praça (especialmente dos franciscanos), que algumas vezes escreveram ao monarca queixando-se de seus procedimentos. Não foi possível ter acesso a essas cartas, mas em virtude desses protestos, antes de sair de Lisboa, o vice-rei Conde de Óbidos, que iniciou seu vice-reinado em 1652, recebeu uma carta do rei pedindo-lhe que averiguasse as queixas apresentadas por esses religiosos¹⁰. Como resposta a tais reclamações, a tríade governativa que antecedeu o Conde de Óbidos já tinha escrito ao monarca e relatou sobre grandes merecimentos e qualidades de Manuel

Mascarenhas. Segundo os governadores, naquelas partes não existia sujeito com mais zelo e amor ao serviço régio¹¹.

Acerca da relação entre o vice-rei e o capitão de Colombo, é importante destacar que em uma missiva régia Manuel Mascarenhas Homem foi referido como “sobrinho” do vice-rei¹². Como não existe relação de parentesco entre esses personagens, infere-se que tal forma de tratamento referia-se a uma relação de aliança entre esses dois oficiais, fator que possivelmente influenciaria a resposta do vice-rei sobre a conduta de seu “sobrinho”. Tal como fizeram os seus antecessores, o Conde escreveu ao monarca isentando o capitão-geral de quaisquer acusações e justificando que estas tinham sido feitas por seus desafetos, mas que não havia razão para lhe fazer advertência. Corroborando com a defesa de Manuel Mascarenhas Homem, o ouvidor-geral, João Álvares Carrilho, afirmou que a suposta carta teria sido escrita por três ou quatro religiosos que tinham vida escandalosa, a quem o capitão-geral teria repreendido e que tal carta seria uma represália¹³.

Todas essas respostas em defesa de Manuel Mascarenhas o indicam como um homem bem relacionado em Goa, pessoa que buscava se conservar no ofício em Colombo¹⁴. Contudo, para além do episódio referido no ano de 1640, outras pistas apontam que Manuel Mascarenhas era incompetente e desleixado no seu ofício. Desde setembro de 1652 (quando do início do governo do Conde de Óbidos), os holandeses tinham declarado oficialmente guerra ao Ceilão e, mesmo com essa comunicação, o capitão-geral não tinha fortificado a cidade, nem os fortes, nem organizou as armas no período de paz. Seu comportamento não condizia com o posto que ocupava e, na véspera do início do cerco holandês, chegou a proibir os soldados de falarem sobre guerra¹⁵.

Esse clima de insegurança deu origem a um motim interno liderado pelos soldados do arraial de Manicaravare, causando mortes e revolta, bem como a deposição de Lopo Barriga – capitão-mor daquele arraial e aliado do capitão geral. Segundo uma carta escrita por Manuel Mascarenhas, a população (que este não especifica quem é) amedrontada com uma possível invasão holandesa e vendo suas praças desamparadas, destituiu os homens de guerra. Sobre o motim, o capitão-geral escreveu duas cartas nos dias 11 e 12 de novembro de 1652 ao vice-rei solicitando sua saída imediata daquele posto. Na missiva em questão, Manuel Mascarenhas iniciou relatando que os holandeses estavam se apossando de várias fortalezas, com sucesso, em razão do motim que os soldados tinham empreendido contra o capitão-geral, acusando-o de traidor, e, por essas razões, pedia, insistentemente, que fosse destituído do cargo¹⁶. É interessante notar que, a fim de se justificar, o capitão-geral dissimulou a ordem dos fatos, invertendo-os. Dizia que o assalto holandês era resultado do motim, quando se tratava do contrário: a iminente invasão inimiga e o sentimento de medo teriam conduzido a população a usurpar o poder para melhor defender-se. A Câmara de Colombo se mostraria solidária ao capitão-geral e no mesmo dia 11 enviou uma carta para o vice-rei que confirmava os acontecimentos narrados por este e solicitava o envio de uma armada capaz de conter o inimigo¹⁷.

A respeito desse episódio sobreviveram três cartas escritas por D. Antônia Pimentel, esposa de Manuel Mascarenhas Homem, entre os meses de dezembro de 1652 e março de 1653. Apesar de naturalmente tendenciosas em virtude de terem sido escritas por sua mulher, estas cartas trouxeram detalhes preciosos para uma melhor compreensão sobre o caso. A descrição

dos acontecimentos começou identificando os envolvidos como parentes: Lopo Barriga, capitão-mor do campo, que foi o primeiro homem a ser deposto, foi referido como genro de Manuel Mascarenhas Homem; Estevão Homem foi identificado como seu filho e Luís de Miranda e Nicolau de Brito como seus sobrinhos. Sobre Lopo Barriga, dizia que sua única culpa era ser genro de Manoel Mascarenhas Homem, que julgavam ser traidor, acusando-o de ter vendido a cidade aos holandeses¹⁸.

A carta trouxe ainda muitos pormenores, mas aqui interessa, sobretudo, pensar que o fato do capitão-geral ter um comportamento tão desleixado no que dizia respeito à conservação daquela cidade poderia ter conduzido os moradores ao pensamento de que ele a teria vendido. Por outro lado, a atuação de membros da mesma família nos ofícios maiores daquela ilha, cercados de seus parentes e aliados, facilitaria uma vitória caso o objetivo fosse mesmo a venda de Colombo. Esse caso demonstra bem a problemática do governo das praças do Estado da Índia, cujo excesso de independência fugia ao controle do vice-rei, mesmo que a praça em questão fosse liderada por um aliado, como era o caso.

Esse episódio não se mostrou isolado daquele contexto. Foram recorrentes motins populares que marcaram o início da Restauração portuguesa e tinham em comum o discurso da “crença no rei justo, no rei enganado” e na “morte ao mau governo” (OLIVEIRA, 1991, p. 192). Segundo Luciano Figueiredo Raposo, esse conjunto de motins ocorreu entre os anos de 1641 e 1688 e se expandiu da América à Ásia portuguesa, tendo início com a deposição do vice-rei Marquês de Montalvão do Estado do Brasil. Esse episódio girou em torno de uma suspeita de traição que foi habilmente instrumentalizada por grupos locais com os quais este se incompatibilizava. Dentre os

demais exemplos citados pelo autor encontram-se Macau, Rio de Janeiro, Pernambuco e Angola (2001, pp. 320-354).

O bom entrelaçamento de Manuel Mascarenhas Homem nas redes locais, defendido pela Câmara e ouvidor, foi um elemento que dificultou a fiscalização de suas ações enquanto capitão-general. Por isso, após esse episódio, o Conde de Óbidos atentou para o risco de nomear oficiais que tivessem parentes em Colombo e, ao realizar a nomeação de novos oficiais para aquela praça, se mostrou mais vigilante com as redes locais. Na consulta do Conselho de Estado que tratava sobre a nomeação de substituto para Lopo Barriça como capitão-mor do campo, o vice-rei justificou sua recusa à indicação de Lourenço Ferreira de Brito em razão deste ser casado em Colombo e aquele momento não permitir que se nomeassem sujeitos daquelas partes (PISSURLENCAR, 1955, v. 3, pp. 225-229).

A existência daquele motim conduziu a uma série de implicações em Goa: promoveria algumas reuniões do Conselho de Estado para a escolha dos substitutos, envio de auxílio e colocaria em pauta a questão sobre o que fazer com os revoltosos. A reunião para escolha dos oficiais que deveriam partir para Ceilão em substituição aos oficiais depostos só ocorreu mais de dois meses após o início do motim em razão da ausência de homens de qualidade para servir aos ofícios. Esse foi um dos grandes problemas enfrentados pelo Conde de Óbidos: encontrar homens dispostos a ocupar ofícios em lugares de perigo. Tentando sanar essa dificuldade, antes da reunião, o vice-rei escreveu uma carta ao monarca em que solicitava a vinda de profissionais experientes para ocuparem altos postos na Índia. O Conde tratava, precisamente, da falta de um fidalgo que tivesse de todo, ou em partes, talento e experiência para servir de capitão-general

de Ceilão ou do estreito de Ormuz¹⁹. Por essa razão, o vice-rei enviou uma lista de nomes de homens experimentados para que esses ocupassem os ofícios vacantes²⁰. Esta missiva demonstra não apenas a ausência de oficiais experientes, mas a necessidade sentida pelo vice-rei de cercar-se de aliados para auxiliá-lo na tarefa de governar.

Na reunião do Conselho de Estado que tratava da escolha dos oficiais que deveriam se dirigir para Ceilão como capitão-general, capitão de campo e comandante da armada estavam presentes como conselheiros Antônio de Sousa Coutinho²¹, D. Gilianes de Noronha (capitão-geral de Mascate)²², Francisco da Silva Sotomaior (secretário de Estado), Martim Velho Barreto (vedor da fazenda) e o vice-rei. Deveriam estar também presentes, mas não compareceram por estarem doentes, D. Brás de Castro e Francisco de Melo e Castro²³. Dos presentes, três votaram em Francisco de Melo e Castro e um em D. Brás de Castro. Para decidir melhor sobre a questão, o vice-rei determinou que os votos dos ausentes também seriam computados e assim foi feito. Francisco de Melo e Castro votou em Antônio de Sousa Coutinho e D. Brás de Castro sugeriu os nomes do mesmo Sousa Coutinho ou D. Gilianes de Noronha (PISSURLENCAR, 1955, v. III. Doc. 128, pp. 225-229). Isso significa que os que estavam presentes na reunião votaram nos ausentes e estes votaram nos que estavam presentes. Verificou-se, desse modo, um jogo de empurra. Todos tentavam livrar-se da difícil tarefa de ser capitão-general de Ceilão naquele momento de iminente invasão holandesa e logo após a ocorrência de um motim que depôs o capitão-geral e o capitão-mor do campo. Confirma-se, assim, a dificuldade referida pelo Conde de Óbidos em encontrar oficiais naquela terra. Como resolução sobre a questão, a escolha do Conde

de Óbidos recairia sobre a indicação da maioria – Francisco de Melo e Castro –, que foi justificada com o argumento de este ter sido um dos governadores daquele Estado (leia-se, da junta governativa que o antecedeu) e se ter dele notícia de sua autoridade e prudência (PISSURLENCAR, 1955, v. III, Doc. 128, pp. 225-229).

Mas a escolha dos oficiais para a armada que iria em resgate ao Ceilão não significava a substituição imediata dos revoltosos (que naquele momento lutavam contra os holandeses). Alguns meses seriam necessários para o apresto da armada e reunião de todos os recursos necessários. Além da ausência de oficiais para servir, o Conde queixava-se de muitas outras carências para que fosse possível conservar o Estado: faltava engenheiro para trabalhar nas obras dos reparos das fortalezas, munições para os armazéns, soldados, dinheiro e todos os tipos de gêneros que se pode imaginar (PISSURLENCAR, 1955, V. III, Doc. 138, pp. 242-247).

Para além do envio de oficiais para substituírem os revoltosos, era preciso também decidir o que seria feito com estes e optou-se pela concessão de um perdão geral, medida justificada pelas dificuldades vividas naquele tempo, pois proceder contra aqueles insurretos poderia provocar nova desobediência, não sendo, portanto, momento para castigo. Sem falar na ausência de homens e na dificuldade de sua reposição (PISSURLENCAR, 1955, V. III, Doc. 138, p. 242-247).

Decorridos mais de dois meses da eleição dos oficiais que deveriam partir para Ceilão, estes ainda não tinham embarcado. Faltavam os proventos necessários não apenas para Ceilão, mas também para Chengala, Jafanapatão e Manar (todos sob apertado cerco holandês) e para as fortalezas do Canará²⁴. Por isso, em uma reunião do conselho realizada em 15 de abril, deliberou-se sobre a convocação

dos principais da cidade para uma junta a fim de decidir as possibilidades de resolução (PISSURLENCAR, 1955, V. III, Doc. 136, pp. 240-241). No dia seguinte, reunidas as pessoas mais importantes da cidade, foi exposta a situação de crise geral e sugeriram-se empréstimos (para além dos já feitos). Ratificou-se também a decisão tomada em setembro sobre a cobrança das dívidas de particulares à fazenda real. Dentre as formas alternativas de auxílio propostas, os religiosos sugeriram a entrega da prata de seus conventos (daquelas que ainda a tinham) (PISSURLENCAR, 1955, V. III, Doc. 137, pp. 242-247).

Em nova reunião do conselho, o vice-rei sugeriu como medida emergencial que se adotasse a venda geral das fortalezas e mais cargos do Estado da Índia, tal como acontecera durante o governo de D. Jerônimo de Azevedo. Essa era uma resolução drástica e tinha provocado muitas críticas quando de sua deliberação. Na prática, o que se propunha era uma emenda na forma de provimento de cargos que determinava que caso um oficial de fortaleza ou régio falecesse, ou estivesse incapacitado de exercitar sua função, seu posto deveria ser vendido “a quem mais desse” pelo tempo que faltava decorrer até a entrada de novo oficial indicado pelo monarca. Esse procedimento, inaugurado em 1615, foi observado de modo esporádico nos anos seguintes até ser novamente proposto de forma regular pelo Conde de Óbidos (BLANCO, 1992, pp. 1-5).

Depois de tomadas todas essas medidas para angariar recursos para o apresto da armada de Ceilão, esta finalmente lançou-se ao mar entre os dias 16 e 26 de abril de 1653, decorridos cinco meses do motim. O novo capitão-geral, Francisco de Melo e Castro, chegou à cidade de Colombo onze dias após a sua saída de Goa e imediatamente depois da retirada dos holandeses que estavam sendo combatidos

pelos revoltosos (PISSURLENCAR, 1955, v. III, Doc. 141, pp. 257-259). O novo oficial não demoraria muito a tentar esquivar-se do cargo. Em 19 de outubro, decorridos apenas seis meses de ter ingressado naquele ofício, Francisco de Melo de Castro escreveu uma longa carta de onze páginas para o vice-rei Conde de Óbidos em que apresentava todas as razões pelas quais deveria ser poupado de ofício tão lastimoso para o qual afirmava não ter saúde nem idade²⁵.

Não é sabida a data exata de quando deixou o posto de capitão general de Colombo, mas em setembro de 1655, quando ocorreu nova invasão holandesa com auxílio do poderoso rei de Cândia, embora não ocupasse mais aquele posto, provido em Antônio de Sousa Coutinho, ainda se encontrava em Colombo e participou ativamente da defesa daquela cidade. O cerco a Colombo resultou na tomada da cidade pelos holandeses, e aquele território jamais voltaria para o domínio português²⁶.

À GUIA DE CONCLUSÃO: AS RAZÕES DA QUEDA

Os motivos que conduziram à perda de Colombo e, posteriormente, de toda a ilha de Ceilão devem ser pensadas em diferentes níveis. Extrapolando o contexto local, questões relativas à política externa internacional estavam em jogo e impediam um investimento mais significativo nas campanhas militares no Estado da Índia. Como ficou claro na carta que o rei D. João IV enviou para vice-rei em março de 1653, e que fazia uma espécie de balanço das condições vividas pelo reino de Portugal e seu império, os destinos da monarquia portuguesa ainda eram incertos em razão da guerra da Restauração em curso. A ausência de sucessos na luta contra Castela encontrava-se agravada pela rendição de Barcelona e vitórias espanholas em Mon-

ferrato, Dunquerque e Rossilhão²⁷. Além do mais o direcionamento de soldados para a defesa do Brasil, apesar da grave situação de crise no Estado da Índia demonstravam a mudança de eixo em curso, que privilegiava o Atlântico (Estado do Brasil e costa ocidental africana), em lugar do Índico. Ainda no ano de 1647, o rei escreveu aos governadores dos quatro cantos do império com o intuito de informá-los acerca da necessidade urgente de reunir três mil e quinhentos infantes para a armada que devia passar ao Brasil a fim de recuperar, “a defesa e conservação de todo este reino, *que tanto depende daquele Estado e seu comércio*”²⁸. Apesar da década de 1650 trazer boas novas de vitórias contra os holandeses no Brasil, (expulsos de Pernambuco em 1654), a guerra gerava inúmeros gastos, além dos necessários com o envio de embaixadores à Inglaterra para negociações de paz²⁹.

Internamente, foram levantados alguns problemas que merecem ser aqui lembrados a fim de fazer um balanço dos acontecimentos. O desleixo com que o capitão-general de Colombo - Manuel Mascarenhas Homem - desempenhava sua atividade nos conduz à reflexão de que esse poderia estar mais empenhado nas atividades mercantis altamente lucrativas disponíveis naquela localidade e facilmente desenvolvidas em razão da distância de Goa e dificuldade de fiscalização por parte do vice-rei. Como sugeriu Mafalda Fitzler, a cobiça, o roubo, o egoísmo e a política errada corroíam lenta e eficazmente as conquistas do Estado da Índia, em razão da conduta dos inimigos internos: capitães-gerais, vedores e feitores (1928, p. 27).

A ausência de oficiais, decorrente em boa medida, dos problemas externos mencionados parecia ser uma realidade incontornável. Disso resultava a dificuldade encontrada pelo vice-rei para encon-

trar um fidalgo que tivesse de todo, ou em partes, talento e experiência para servir de capitão-geral de Ceilão, como ficou patente no “jogo de empurra” praticado pelos conselheiros de Estado em Goa, que buscavam eximir-se de desempenhar tal ofício, sob as mais diversas justificativas. Quando Francisco de Melo e Castro viu-se obrigado a ocupar o posto, não tardaria a solicitar seu afastamento sob a justificativa de falta de saúde e avançada idade. A carestia que rondava aquele estado também foi um elemento preponderante para a perda territorial de Colombo, pois impossibilitou o pronto envio de mantimentos e armamentos necessários para socorrer aquele território.

Como foi demonstrado, os meios propostos pelo então vice-rei - Conde de Óbidos - para socorrer aquele Estado em um momento de carestia pressupunham a cobrança de dívidas, bem como o sacrifício pessoal dos moradores daquela localida-

de e tais práticas não foram bem-aceitas naquelas partes. Esta postura, associada a outras dificuldades vivenciadas pelo vice-rei o conduziram à deposição e prisão, decorridos apenas treze meses de sua posse, na fortaleza de Nossa Senhora do Cabo, de onde foi remetido a Lisboa, afastando-o para sempre do Estado português da Índia. Esse oficial, contudo, viria a ocupar posto de maior importância no Estado do Brasil e a ele foi atribuído o título de segundo vice-rei do Estado do Brasil (o primeiro, o Marquês de Montalvão fora nomeado ainda no tempo dos Filipenses). Contrariando o percurso traçado por nobres que, inicialmente, ocupavam postos de maior importância no Atlântico, para depois conseguir ascender ao mais alto patamar no Índico, a trajetória do Conde de Óbidos corrobora com a nova hierarquia de importância dos territórios operada em meados do século XVII que privilegia o Atlântico sobre o Índico.

FONTE MANUSCRITAS

- Arquivo Histórico Militar: Cartas de D. João IV para o Conde de Óbidos, governador do Algarve acerca da Armada para o Brasil. 1 / 2 / 1 / 44. Alcântara, 16 jul. 1647.

- Arquivo Histórico Ultramarino (AHG). Livro das Monções, N. 22 A, fl. 94, 23 fev. 1652; fl. 95, 22 jan. 1653; fl. 96-98, 20 nov. 1652; fl. 217-219, 6 mar. 1652; 12 mar. 1653; 23 jan. 1653; f. 423, 23 jan. 1653.

AHG - Livro das Monções, n. 22 B, f. 415-415v, 11 nov. 1652; f. 416-417v, 12 nov. 1652; f. 418-419v, 11 nov. 1652.

AHG - Livro das Monções, n. 23 B (2199 cota nova), fls. 261-262, 21 mar. 1653; f. 281-288v, 19 out. 1653.

AHG - Livro das Monções, N. 24 (2200 cota nova), f. 5. 23 jan. 1654.

AHG - Avulsos Índia. Cx. 38/ Doc. 23, 17 mar. 1653.

AHU - Consultas do Conselho da Fazenda, 211, 6 jul. 1652, pp. 256. Publicado por

AHU - Luisa da Fonseca. Cx. 9/Doc. 1088, 16 dez. 1644.

- Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Documentos remetidos da Índia, v. 60, f. 279v.

- Biblioteca da Ajuda: 51-VIII-29. 12 dez. 1652 e janeiro de 1653. 247v-250v.

FONTES IMPRESSAS

BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico...* Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728.

PISSURLENCAR, P. S. S. (coord.). *Assentos do Conselho de Estado*, vol. III (1644-1658), Bastorá: Goa, 1955, documentos: 128, 136, 137, 138.

VIEIRA, Padre Antônio. “Sermão da terceira domingo da Quaresma”. Na capela Real. Ano 1655. In: *Sermões*. Org. Alcir Pécora. São Paulo: Hedra, 2001, p.158.

BIBLIOGRAFIA

AMES, Glenn J. *Renascent empire? The house of bragança and the quest for stability in portuguese monsoons Asia*, c. 1640-1683. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2000.

BIEDERMANN, Zoltán. *The Portuguese in Sri Lanka and South India: studies in the history of diplomacy, empire and trade, 1500-1650*. Harrassowitz verlag: Wiesbaden, 2014. p. 150-163.

BLANCO, Maria Manuela Sobral. “Relação de todo o dinheiro que se fez na venda dos cargos das fortalezas que se venderam por ordem de Sua Majestade neste Estado da Índia (1639), feita por Gregório de Pinna”. Op. Cit. 1992, pp. 1-5.

BOXER, Charles Halph. *O império marítimo português (1415-1825)*. Lisboa: Edições 70, 2000.

_____. *Os holandeses no Brasil*. Recife: CETE, 2004. p. 264-265.

CARDIM, Pedro; MIRANDA, Susana Münch. A expansão da coroa portuguesa e o estudo político dos territórios. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). *O Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015. v. 2, p. 69-70.

DISNEY, Anthony. *História de Portugal e do Império Português*. Lisboa: Guerra e Paz, 2011. 2 v.

_____. *A decadência do Império da pimenta: comércio português na Índia no início do século XVII*. Lisboa: Edições 70, 1981.p. 29.

DORÉ, Andréa. *Sitiados: os cercos às fortalezas portuguesas na Índia (1498-1622)*. São Paulo: Alameda, 2010.

FIGUEIREDO, Luciano Raposo de Almeida. O império em apuros: notas para o estudo das alterações ultramarinas e das práticas políticas no Império colonial português. In: FURTADO, Júnia (org.). *Diálogos oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001. p. 320-354.

_____. Antônio Rodrigues da Costa e os muitos perigos de vassallos aborrecidos (nota a respeito de um parecer do Conselho Ultramarino, 1732). In: VAINFAS, Ronaldo; SANTOS, Georgina Silva dos; NEVES, Guilherme Pereira da (org.). *Retratos do império: trajetórias individuais no mundo português nos séculos XVI a XIX*. Niterói: EdUFF, 2006. p. 187-203. p. 191.

FITZLER, Mathilda A. *O cerco de Colombo: últimos dias do domínio português em Ceilão: rompimento das hostilidades pelos holandeses até à rendição de Colombo (1652-1656)*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1928.

FLORES, Jorge. *Os portugueses e o mar de Ceilão: trato, diplomacia e guerra (1498-1543)*. Lisboa: Edições Cosmos e Jorge Manuel Flores, 1998.

HESPANHA, Antônio Manuel; SANTOS, Maria Catarina. Os poderes num império oceânico. In: HESPANHA, Antônio Manuel (coord.). *História de Portugal: o antigo regime (1620-1807)*. Lisboa: Estampa, 1998. v. 4. p. 351-366.

LOMBARD, Denys. "Le concept d'empire em Asie du Sud-Est". In: *Concept d'Empire*. DUVERGER, Maurice. (Org.) Paris: Presses Universitaires de France, 1980.

MELLO, Evaldo Cabral de. *O negócio do Brasil: Portugal, os Países Baixos e o Nordeste, 1641-1669*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2003.

OLIVEIRA, Antônio de. *Poder e oposição política em Portugal no período filipino (1580-1640)*, Lisboa: Difel, 1991.

SANTOS, Catarina Madeira. *Goa é a chave de toda a Índia: perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570)*. Lisboa: CNCDP, 1999, p. 38-42

SOUZA, Teotonio R. *Goa Medieval: a cidade e o interior no século XVII*. Lisboa: Editorial Estampa, 1993.

SUBRAHMANYAM, Sanjay. *O império asiático português, 1500-1700: uma história política e econômica*. Lisboa: Difel, 1993, p. 16-17.

THOMAZ, Luís Felipe. *De Ceuta a Timor*. 2. ed. Lisboa: Difel, 1994.

WINIUS, George Davison. *The fatal history of portuguese Ceylon: transition to dutch rule*. Massachusetts: Harvard University Press, 1971.

NOTAS

¹ Uma contraposição entre as ideias de "rede" e "espaço" foi feita primeiramente por Maurice Duverger (DUVERGER, 1980 apud THOMAZ, 1994, Pp. 207-210) ao tratar do Mediterrâneo e, em seguida, por Denys Lombard no contexto sudeste da Ásia. (LOMBARD, 1972).

² A feitoria de Cochim, erguida por Vasco da Gama em sua segunda viagem à Índia em 1502, fazia parte da costa ocidental indiana, região produtora de arroz e coconote, e pertencente à região que seria chamada pelos europeus de Malabar, juntamente com as cidades de Cananor, Calecute e Quíloa. Nessa região as águas calmas favoreceram a navegação costeira e ribeirinha, fazendo com que Cochim oferecesse um bom porto, fator fundamental para o escoamento de pimenta (DISNEY, 1981, pp. 13-28; SUBRAHMANYAM, 1993, pp. 82-84).

³ Segundo Bluteau, por monção compreende-se “[...] o vento geral, com que em certos tempos se navega a certas partes, & não a outras, como o he de Goa para Comorim depois de entrado Setembro; de Malaca para Goa depois dos dez de Fevereiro, até o fim de abril; do Japão para a Índia no mes de Outubro, & do Japão para a China no mes de Março, de Cochim para o Japão no fim de abril; de Ormuz para Goa aos 15 de Abril ou aos 25 de Dezembro [...]”. (BLUTEAU, 1712-1728. 8 v. Disponível em <<http://dicionarios.bbm.usp.br/pt-br/dicionario/1/monção>>. Acesso em: 12 jul. 2016).

⁴ Os portugueses entraram em contato com os mongóis quando o rei Akbar anexou Guzerate (região na qual se localizava a “a coluna vertebral dos interesses portugueses no oriente”, ou seja: as possessões de Baçaim, Diu e Damão) ao seu império em 1573 e tentou conquistar a amizade dos portugueses explorando seu zelo proselitista. As intenções de Akbar eram de fazer um jogo político com os portugueses, mas mesmo após descobrirem as verdadeiras intenções dos mongóis, os portugueses, e em especial os jesuítas, continuaram a estabelecer contatos por conta do vasto poder do Império mongol. A manutenção das relações entre portugueses e mongóis era o resultado da consciência da vulnerabilidade dos fortes dos primeiros na costa ocidental frente ao Império mongol, que constituiu a maior força militar indiatíca enfrentada pelos portugueses. Após a morte de Akbar, o relacionamento entre os portugueses e seus sucessores foi tenso em diversas ocasiões (SOUZA, 1993, p. 31).

⁵ A expressão “locais” faz menção ao Irã, Tokugawa (Japão) e ao Império mongol (para falar dos maiores adversários). Em escala menor, Bijapur, Kandy, Ikkeri; Achém, Johor (DISNEY, 2011, v. 2, p. 271).

⁶ De acordo com Evaldo Cabral de Mello, após a Restauração portuguesa, eram três as tarefas a serem enfrentadas por D. João IV: A primeira delas, no contexto europeu visava o “reconhecimento do Reino e do trono; a segunda, na Península Ibérica, a defesa das fronteiras [...]”; e a terceira, no ultramar, a reivindicação das colônias que, na América, na África e na Ásia, haviam sido perdidas para os Países Baixos [...]” (MELLO, 2003, p. 23).

⁷ AHU, LF. Cx. 9/Doc. 1088, 16 dez. 1644.

⁸ AHM, Cartas de D. João IV para o Conde de Óbidos, governador do Algarve acerca da Armada para o Brasil. 1 / 2 / 1 / 44. Alcântara, 16 jul. 1647.

⁹ Tuticorim era uma cidade na costa da pescaria povoada por Paravas convertidos ao cristianismo (SUBRAHMANYAM, 1993, p. 235).

¹⁰ AHG. Livro das Monções, N. 22 A, fl. 94, 23 fev. 1652.

¹¹ AHU – Consultas do Conselho da Fazenda, 211, 6 jul. 1652, pp. 256 (BLANCO, 1992, v. 2, p. 644).

¹² AHG-Livro das Monções, N. 24 (2200 cota nova), f. 5. 23 jan. 1654. O documento é duplicado em AHU-Cartas da Índia, Cod. 208, p. 232v.

¹³ AHG. Livro das Monções, n. 22 A, fl. 95, 22 jan. 1653. Juntamente com essa carta o Conde de Óbidos enviou uma cópia da carta do ouvidor-geral, João Álvares Carrilho, que investigou o processo. AHG. Livro das Monções, n. 22 A, fl. 96-98, 20 nov. 1652.

¹⁴ Manuel Mascarenhas Homem era casado em Columbo onde vivia com D. Antônia Pimentel. Ali estavam também seus filhos, sobrinhos e outros parentes.

¹⁵ ANTT-Documentos remetidos da Índia, v. 60, f. 279v. Citado por WINIUS, 1971, p. 124.

¹⁶ AHG-Livro das Monções, n. 22 B, f. 415-415v, 11 nov. 1652. Ver também: AHG-Livro das Monções, N. 22 B, f. 416-417v, 12 nov. 1652.

¹⁷ É importante notar que os portugueses foram cercados inúmeras vezes durante a sua presença na Índia e que o cerco foi a forma mais comum de perda das praças. Sobre o assunto, ver: DORÉ, 2010. Obra que analisa os cercos como centro da questão para compreender a presença portuguesa na Ásia. AHG - Livro das Monções, n. 22 B, f. 418-419v, 11 nov. 1652.

¹⁸ BA-51-VIII-29. Cartas de Antônia Pimentel, mulher de Manuel Mascarenhas Homem – Capitão-geral de Ceilão, 12 dez. 1652 e janeiro de 1653. 247v-250v. AHU – Avulsos Índia. Cx. 38/ Doc. 23 (O referido documento possui dois anexos que chamarei de A e B). Anexo B, 17 mar. 1653.

¹⁹ Assim como Ceilão possuía um lugar de destaque nas receitas do Estado, a cidade de Ormuz ocupava um lugar estratégico por ser o porto que abastecia as rotas por Baçorá e Bagdade, Isfahan e o planalto iraniano com bens provenientes do Oriente. Por isso, no ano de 1614, quando se deu a venda de cargos na Ásia portuguesa, um dos cargos mais lucrativos vendidos naquele leilão foi o de capitão daquela cidade comprado por D. Luis da Gama (irmão do Conde da Vidigueira, que fora duas vezes vice-rei da Índia) por 145.000 xerafins (SUBRAHMANYAM, 1993, pp. 220-221).

²⁰ Os oficiais sugeridos pelo Conde de Óbidos eram: Francisco Barreto, Luís da Silva Teles, D. Pedro de Alencastre, Manuel Henriques e Manuel Saldanha. AHG. Livro das Monções, v. 22 A, f. 423, 23 jan. 1653.

²¹ Antônio de Sousa Coutinho foi governador interino do Estado da Índia juntamente com Francisco de Melo e Castro e Frei Francisco dos Mártires, entre 1650 e 1652.

²² Sobre D. Gilianes de Noronha recaiu a sentença de uma devassa feita ainda no tempo de D. Filipe de Mascarenhas a respeito do acordo de paz com o rei da Arábia de que resultou a perda de Mascate. AHU-Livro das Monções, n. 22 A, fl. 217-219, 6 mar. 1652; 12 mar. 1653; 23 jan. 1653.

²³ Francisco de Melo e Castro foi governador interino do Estado da Índia juntamente com Antônio de Sousa Coutinho e Frei Francisco dos Mártires, entre 1650 e 1652.

²⁴ A região do Canará se localizava na costa ocidental da Índia, entre o Malabar e Concão, sendo composta pelas fortalezas de Onor (atualmente Honavar), Mangalore e Barcelore. Onor transformou-se no principal porto de exportação de pimenta do Canará durante parte da primeira metade do século XVII. Já Mangalore e Barcelore abasteciam a capital do vice-reino de arroz (DISNEY, 1981, p. 16).

²⁵ AHG-Livro das Monções, n. 23B (2199 cota nova), f. 281-288v, 19 out. 1653.

²⁶ "Relação do cerco que os holandeses, e com o rei de Candia passaram à cidade de Columbo, sendo capitão geral dessa ilha Antônio de Sousa Coutinho em setembro de 1655". Publicado por: FITZLER, 1928, pp. 145-194.

²⁷ A guerra interna no império espanhol era um fator de grande importância para garantir um desvio do foco e a necessidade de divisão de forças por parte dos espanhóis na luta contra os portugueses.

²⁸ Grifos meus. AHM, Cartas de D. João IV para o Conde de Óbidos, governador do Algarve acerca da Armada para o Brasil. 1 / 2 / 1 / 44. Alcântara, 16 jul.1647.

²⁹ AHG - Livro das Monções, n. 23 B, Fls. 261-262, 21 mar. 1653.

O Sextante de Horizonte Artificial de Gago Coutinho: A génese Marítima da Navegação Aérea*

Artificial Horizon Sextant from Gago Coutinho: Maritime origins from Air Navigation

António Costa Canas

Escola Naval e CINAV, Centro de História da Universidade de Lisboa. Doutor em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa pela Universidade de Lisboa. Mestre em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa e licenciado em História pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Licenciado em Ciências Militares Navais – Marinha, pela Escola Naval.

Magda Ramires Marabujo

Escola Naval. Mestre em Ciências Militares Navais, especialidade de Marinha.

Teresa Sousa

Escola Naval e CINAV, Centro de Matemática e Aplicações (CMA), FCT, UNL. Doutora e Mestre em Algoritmos, Combinatória e Optimização pela Carnegie Mellon University, Mestre em Matemática Aplicada pelo Instituto Superior Técnico, e licenciada em Matemática pela Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa.

RESUMO

Em 1922 foi realizada, por Gago Coutinho e Sacadura Cabral, a primeira travessia aérea do Atlântico Sul. O sucesso da viagem deveu-se ao facto de terem sido usados, pela primeira vez, métodos astronómicos de navegação, adaptados da navegação marítima. Para a sua aplicação, tornava-se necessário medir alturas de astros, de modo a estimar, com rigor, a posição da aeronave. O sextante usado na navegação marítima nem sempre podia ser usado na navegação aérea, dada a dificuldade em observar a linha do horizonte a altitudes elevadas. Para colmatar esta dificuldade, Gago Coutinho desenvolveu um sextante de horizonte artificial o qual lhe permitia observar a altura de um astro em situações em que o horizonte de mar não era visível, por exemplo, em caso de má visibilidade ou de altitude elevada da aeronave. Este artigo tem por objetivo apresentar o sextante desenvolvido por Gago Coutinho.

PALAVRAS-CHAVE: Gago Coutinho; Navegação Aérea; Sextante

ABSTRACT

In 1922 Gago Coutinho and Sacadura Cabral completed the first South Atlantic Aerial Crossing. In this crossing several methods of astronomical maritime navigation were used with adaptations to aerial navigation. To apply these methods, it was necessary to measure the altitude of a star in order to estimate the position of the aircraft accurately. The sextant used in maritime navigation could not always be used in aerial navigation, given the difficult to observe the sea horizon at high altitudes. To overcome this difficulty Gago Coutinho developed an Artificial Horizon Sextant that could be used to measure the altitude of a star when the sea horizon was is visible. In this paper we will study Coutinho's sextant.

KEYWORDS: Aerial Navigation; Gago Coutinho; Sextant

*Artigo recebido em de 13 de outubro de 2019 e aprovado para publicação em 1 de novembro de 2019. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 15, nº 30, p. 141-147 – 2019.

INTRODUÇÃO

Em 1922, Gago Coutinho e Sacadura Cabral completaram a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, desde Lisboa até ao Rio de Janeiro. O sucesso da travessia deveu-se ao facto de terem sido usados métodos astronómicos de navegação adaptados da navegação marítima.

A travessia aérea Lisboa-Rio foi caracterizada pela necessidade de viajarmos entre pontos que não se avistavam uns dos outros, pontos separados por largos troços de mar, entre os quais não havia referências para nos dirigirmos, como seriam ilhas ou navios de apôio.

Para satisfazermos esta necessidade servimo-nos de recursos simples que não inventámos, mas apenas adaptámos da navegação marítima [...] (COUTINHO, 1923, p. 1).

Gago Coutinho desenvolveu métodos de cálculo simplificados que permitiam ao navegador realizar “no ar a navegação astronómica a sextante com uma precisão e comodidade comparáveis às dos navios, e ao mesmo tempo com a rapidez que exige a grande velocidade de um avião” (ANÓNIMO, 1922, p. 302). Além dos métodos de navegação astronómica desenvolvidos foram também concebidos e desenvolvidos dois instrumentos inovadores, o Corretor de Rumos e o Sextante de Horizonte Artificial.

A determinação do efeito do vento, conhecido como deriva, era fundamental para melhorar o rigor da posição estimada. Para resolver este problema, Gago Coutinho e Sacadura Cabral conceberam um instrumento, o Corretor de Rumos, que permitia calcular, de uma forma expedita, a deriva provocada pelo vento. Além disso, o Corretor de Rumos servia igualmente para determinar a direção para a qual deveria apontar a aeronave, de modo a seguir na direção desejada. Para um estudo detalhado

sobre a construção e utilização do Corretor de Rumos (CABRAL e COUTINHO, 1922; CANAS, MARABUJO e SOUSA, 2019a).

O sextante é um instrumento utilizado para medir a distância angular entre dois objetos, por exemplo entre um astro e a linha do horizonte, como acontece na navegação marítima. O sextante usado na navegação marítima nem sempre pode ser usado na navegação aérea, dada a dificuldade em observar a linha do horizonte a altitudes elevadas. “O instrumento a empregar na navegação aérea deve pois ser um sextante que permita observar indiferentemente em horizonte de mar ou horizonte artificial” (COUTINHO, 1923, p. 4).

Gago Coutinho desenvolveu o sextante de horizonte artificial permitindo-lhe deste modo observar a altura de um astro nas situações em que o horizonte de mar não era visível, por exemplo em caso de má visibilidade ou de altitude elevada da aeronave. Um estudo detalhado sobre o sextante de horizonte artificial será apresentado na secção seguinte.

SEXTANTE DE HORIZONTE ARTIFICIAL

Na navegação marítima, o sextante é um instrumento usado para medir a distância angular entre um astro e a linha do horizonte. No entanto, conforme Gago Coutinho explica:

É um facto observado que, acima de mil pés de altitude, ou cerca de 300 metros, a linha de horizonte do mar se torna, em geral, insufficientemente definida, quando não inútil para se lhe poderem referir alturas de astros, como se faz com o sextante usual a bordo dos navios (COUTINHO, 1920, p. 278).

Para colmatar esta dificuldade, Gago Coutinho desenvolveu um sextante de horizonte artificial, que foi reconhecido internacionalmente, e que permitia observar a altura de um astro em situações em que o horizonte de mar não era visível.

Nesta secção iremos apresentar o sextante de horizonte artificial desenvolvido por Gago Coutinho bem como os estudos e experiências por ele realizados.

A experiência tem provado que é possível construir instrumentos de utilidade real para as observações astronómicas em horizonte artificial a bordo do avião. Ha instrumentos franceses, baseados no giroscópio; alemães, no pêndulo; ingleses e americanos, no nível de bolha de ar etc (CABRAL e COUTINHO, 1922, p. 312).

É de realçar que a ideia de combinar com o sextante o nível de bolha, por forma a criar um horizonte simulado, já tinha sido aplicada, mesmo para uso na navegação marítima, já que muitas vezes o horizonte do mar se encontrava encoberto. No tempo da Grande Guerra, 1914-1918, já se realizavam alguns testes à aplicabilidade do sextante de bolha em dirigíveis e aeroplanos, contudo a sua precisão estava muito longe da necessária à navegação aérea. Gago Coutinho realizou, igualmente, alguns estudos neste âmbito e, apesar de não ter sido o inventor do sextante de nível de bolha, foi ele que introduziu neste instrumento alterações que permitiram que a sua precisão fosse muito superior à dos sextantes de horizonte artificial já existentes.

Antes das nossas viagens de experiência sobre o Tejo e Lisboa, e desde Junho de 1919, ocupou-se o Comandante Gago Coutinho em estudar e aperfeiçoar um sextante, com uma disposição especial de um nível de bolha de ar, o qual, em princípio, consiste em um *sextante*, como os sextantes usuais de bordo, ao qual, sem prejudicar o seu emprego como sextante usual para observação em horizonte de mar, se adaptou um pequeno nível de bolha de ar [...] (CABRAL e COUTINHO, 1922, p. 312).

Com o passar do tempo, Gago Coutinho apercebeu-se que os resultados ob-

tidos com a introdução do nível de bolha de ar eram suficientes para os seus objetivos, todavia este método não se revelou o mais adequado, pelo que recorreu à utilização de um princípio que considerava muito mais simples e que consistia na colocação de um espelho adicional na retaguarda do espelho horizontal¹ do sextante, para que a imagem do nível de bolha pudesse ser visualizada pelo observador.

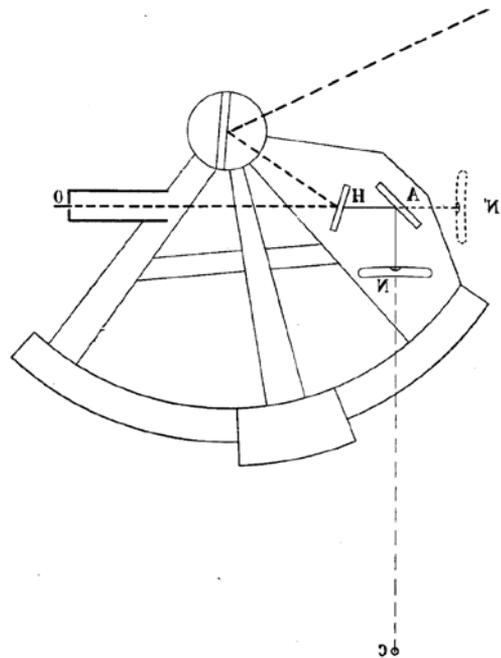


Figura 1 - Esquema do sextante de horizonte artificial (Fonte: CABRAL e COUTINHO, 1922)

O sextante de Gago Coutinho é constituído por três espelhos diferentes, (ver Figura 1): o espelho grande, que redireciona as imagens dos astros a observar, o espelho auxiliar, ^A, colocado a 45° sobre a linha do horizonte, que reflete a imagem da bolha do nível e o espelho horizontal, ^H. Por sua vez este é também composto por três partes: uma parte limpa que permite a observação do horizonte de mar, quando o houver, como no sextante normal, um espelho ao centro que recebe a imagem refletida do astro e, do lado direito, existe uma fenda transparente, em forma de T invertido, pela qual é observada a imagem

da bolha de ar. Tal como num sextante comum, o é o furo da pínula através do qual se observa o astro refletido no espelho horizontal H e N é a bolha de nível que vai ser refletida pelo espelho auxiliar A , dando origem ao nosso horizonte artificial. O raio de curvatura de NC é igual à distância ON' , por construção, para que as “oscilações do instrumento no plano longitudinal e que continha a bolha, não originasse que a imagem do astro se afastasse da bolha, mas sim acompanhasse os seus movimentos” (PEREIRA, 2015, p. 274).

Para comprovar a utilidade e precisão do instrumento, era necessário realizar testes em ambientes com condições semelhantes àquelas em que iria ser utilizado na realidade. Para isso, era então imprescindível a fase de experiências. Inicialmente, Gago Coutinho começou por realizar experiências em terra e em navios e só mais tarde, em 1920, para complementar essas experiências preliminares é que iniciou os testes em aviões e hidroaviões.

Experiências reiteradas, feitas durante bastantes horas de vôo sobre pontos de posição geográfica conhecida, confirmaram que este sextante, em condições favoráveis, como são as que se encontram na atmosfera menos agitada do alto mar, e com um observador treinado, permite observações astronómicas cujo erro provável, por altura isolada, anda por $\pm 10''$ sendo, portanto o erro provável de uma média de 7 alturas pouco superior a $\pm 3''$, número êste plenamente suficiente para as necessidades da navegação aérea.” (CABRAL e COUTINHO, 1922, pp. 313-314).

Na Figura 2 apresentam-se alguns resultados obtidos por Gago Coutinho em voos sobre Lisboa e o mar.

Em terra, algumas observações feitas para avaliar da potência do instrumento, sem introduzir

os erros devidos à vertical dinâmica, revelaram, por altura isolada um erro provável de $\pm 3''$, e isto, tanto de dia como de noite, com as estrelas de primeira grandeza, para o que a bôlha do nível era iluminada por uma microlampada. (CABRAL e COUTINHO, 1922, p. 314).

Quadro a que se refere a página 314

SEXTANTE COM HORIZONTE ARTIFICIAL

Comparação das alturas observadas, voando sobre Lisboa, com as alturas reais calculadas.

Diferenças referidas a grupos com o número de alturas indicadas.

Em 29 de Janeiro de 1921 — Aeroplano *Bréguet* — Piloto Beires:

11 alturas.....	+ 7'
12 »	- 1'
10 »	0
7 »	+ 3'
7 »	+ 4'
7 »	+ 8'
6 »	+ 3'
10 »	- 8'
9 »	+ 9'
9 »	+ 3'

Em 12 de Março de 1921 — Aeroplano *Bréguet* — Piloto Beires:

10 alturas.....	- 22'
11 »	+ 6'
10 »	- 18'
8 »	- 5'
7 »	+ 1'
11 »	0
7 »	- 12'
7 »	+ 4'

Em 20 de Março de 1921 — Hidro-avião *F 401* — Piloto Sacadura:

8 alturas.....	- 7'
3 »	+ 12'
9 »	+ 8'
8 »	+ 10'
8 »	- 10'
7 »	+ 9'
6 »	+ 1'
8 »	- 16'
5 »	+ 8'

Figura 2 - Quadro comparativo das alturas observadas com as alturas reais (Fonte: CABRAL e COUTINHO, 1922)

O sextante de horizonte artificial foi idealizado e concebido para desempenhar funções de dia em condições adversas, isto é, quando o horizonte não é visível ou bem definido, e durante a noite.

Porém, ao longo dos estudos realizados, Gago Coutinho considera que o sextante de horizonte artificial só deveria ser usado em condições de extrema necessidade, devido aos diversos erros associados ao uso dessa adaptação em meio aéreo, apesar de ter sido desenvolvido e aperfei-

goado de modo a que quando fosse usado, fosse o mais preciso possível: “O defeito comum dos instrumentos que empregam o horizonte artificial para medir alturas dos astros, de bordo do avião, está em que todos êstes se baseiam na vertical aparente” (CABRAL e COUTINHO, 1922, p. 311).

Essa vertical não é uma direção estática, isto é, quando o observador realiza as medições de alturas aos astros sob um corpo em rotação este fica sujeito ao efeito da força centrífuga, que provoca um afastamento dos corpos do centro de rotação. Neste caso, esta força é devida aos movimentos curvilíneos do avião que são provocados principalmente pela irregularidade do governo causada pela bússola que apresenta desvios com a variação do campo magnético e pela diferente força do vento sentida ao longo do percurso. Todos estes fatores em conjunto não permitem que a aeronave realize uma trajetória retilínea, ficando assim sob o efeito da força centrífuga que a afasta do eixo vertical real. Desta forma, o desvio entre a vertical aparente e o eixo do centro de rotação do corpo, que denotaremos por Δ , é dado pela fórmula

$$\tan \Delta = \sin a \times \left(\frac{V^2}{g \times r} \right)$$

onde a é o ângulo entre o rumo do corpo em movimento e o azimute do astro observado, V a velocidade do avião, r o raio do movimento instantâneo em torno de um eixo vertical e g a intensidade da aceleração da gravidade, ou seja, $g = 9,8m.s^{-2}$. Deste modo, temos

$$\Delta = \tan^{-1} \left(\sin a \times \left(\frac{V^2}{g \times r} \right) \right).$$

Significa isto que, quando o astro é observado pelo través do corpo em rotação, o ângulo formado entre o azimute medido e o rumo praticado será de 90° , ou seja, $a = 90^\circ$ e $\sin 90^\circ = 1$. Tendo em conta que g é uma constante invariável, para maximizar o desvio Δ o valor de r deverá ser o menor possí-

vel, “e admitindo que na prática êsses raios instantâneos de rotação podem descer até à milha marítima” (CABRAL e COUTINHO, 1922, pp. 311-312) Deste modo, o valor máximo do desvio Δ depende apenas da velocidade da aeronave, ou seja

$$\Delta = \tan^{-1} \left(\sin a \times \left(\frac{V^2}{g \times r} \right) \right) \approx \tan^{-1} \left(\frac{V^2}{g \times 1852} \right)$$

Tendo em conta a equação anterior, vejamos qual o valor máximo do desvio para velocidades diferentes.

Velocidade em nós	Valor máximo de Δ
10	5'
20	20'
30	45'
60	3°
70	4°

Tabela 1: Tabela de cálculo do valor máximo do desvio para diferentes velocidades

Como se pode verificar pelos resultados apresentados na Tabela 1, o valor do desvio para uma aeronave a 60 nós é de 3° , que para a prática da navegação astronómica é considerado um valor elevado.

Nenhuma perfeição de instrumento pode dominar esta causa de êrros enormes, porque o plano de referência fundamental para a medição das alturas dos astros, a bordo do avião, é independente da perfeição dos instrumentos empregados, embora se observe mesmo com um instrumento ideal, que meça alturas absolutamente certas (CABRAL e COUTINHO, 1922, p. 312).

Assim, para que as observações minimizem os erros cometidos, deve evitar-se ter o astro pelo través, já que esta é a situação mais desfavorável. Em alternativa, Gago Coutinho sugere efetuar um cuidadoso e preciso governo em direção ao astro a observar, isto é, aproar a ele, e, nesse rumo, realizar as medições necessárias: “A obser-

vação nestas condições será feita ao *critério do observador*, cuja prática lhe permitirá escolher o momento em que a vertical está sendo menos afetada pela força centrífuga” (CABRAL e COUTINHO, 1922, p. 312)

Após este estudo, Gago Coutinho apresenta as seguintes conclusões:

Qualquer que seja o instrumento para as observações astronómicas, o emprego do horizonte artificial está sujeito ao erro da vertical dinâmica, erro que não existe quando se observa em horizonte de mar. O instrumento a empregar na navegação aérea deve pois ser um sextante que permita observar indiferentemente em horizonte de mar ou horizonte artificial. [...]

O uso do horizonte artificial deve-se reservar unicamente para casos extremos [...] (COUTINHO, 1923, p. 4)

No entanto, para se observar o horizonte de mar bem definido, os voos terão que ser a altitudes mais baixas.

Mas a solução mais conveniente, quando se pretendam observações de mais confiança, será, baixar o aeroplano até se tornar suficiente nítida a linha do horizonte de mar (o que em geral se consegue a cem metros de altitude), e observar sobre ela, sujeitando-nos aos erros, menos importantes, da depressão, por causa da incerteza da nossa altitude. Efectivamente, entre 90 metros e 120 metros de altitude, a depressão varia cerca de 3 minutos de arco, ou seja um minuto por cada dez metros de erro da altura, acima do nível do mar, conforme ela nos é indicada pelo barómetro aneróide. Nas alturas proximas de 300 metros, em que algumas vezes a linha de horizonte de mar é aproveitável, já o erro da depressão por cada 30 metros de altitude, não chega a 2 minutos (CABRAL e COUTINHO, 1922, p. 314).

Como podemos constatar, Gago Coutinho prefere usar o horizonte de mar em vez do horizonte artificial. Contudo, esta escolha cria um novo problema, que era a necessidade de determinar a altitude de voo com algum rigor, o que não ocorria com o uso do horizonte artificial. Essa necessidade resulta do facto de que a linha do horizonte representa o chamado horizonte aparente e, portanto, a altura que se mede com o sextante é uma altura aparente. Para converter a altura aparente em altura verdadeira torna-se necessário aplicar algumas correções. De entre as várias correções que é necessário efetuar, iremos referir apenas a depressão, que é aquela que está diretamente relacionada com a altitude. Tendo em conta que a Terra tem uma forma aproximadamente esférica, a superfície do mar não define um plano horizontal, mas sim uma superfície curva. Por essa razão, a distância até à linha do horizonte depende da elevação do observador, ou seja, um observador numa posição mais elevada conseguirá ver objetos que estarão para além do horizonte de um outro observador que esteja numa posição menos elevada. De modo a que todos os observadores usem o mesmo referencial, é necessário aplicar uma correção que permita reduzir todas as alturas aparentes ao nível do mar. Essa correção é a depressão e surge geralmente tabelada, em função da elevação do observador: “O cálculo da posição por meio das observações dos astros, exige o conhecimento aproximado da nossa altitude [...]” (COUTINHO, 1923, p. 10).

Para resolver este problema Gago Coutinho desenvolve um algoritmo que lhe permite determinar a altitude durante o voo, de um modo rápido e expedito. Para um estudo detalhado deste algoritmo o leitor poderá consultar CANAS, MARABUJO e SOUSA (2019b).

CONCLUSÃO

Gago Coutinho e Sacadura Cabral realizaram a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, em 1922, usando métodos astronómicos de navegação adaptados da navegação marítima. Para a sua aplicação tornava-se necessário medir alturas de astros de modo a estimar a posição da aeronave com rigor. O sextante usado na navegação marítima nem sempre podia ser usado, dada a dificuldade em observar a linha do horizonte a altitudes elevadas.

Ciente destas dificuldades Gago Coutinho desenvolveu um sextante de horizonte artificial que poderia ser usado nas situações em que o horizonte de mar não era visível, por exemplo, em situações de visibilidade reduzida ou de altitude elevada da aeronave e realiza testes em terra e em navios para testar o rigor e a eficácia da sua invenção.

Em 1920, para complementar os testes iniciais, são realizados testes a bordo de aeronaves.

Após a realização do período de testes, Gago Coutinho conclui que o sextante de horizonte artificial só deveria ser usado em situações de extrema necessidade, devido aos vários erros associados ao seu uso em meio aéreo, embora tivesse sido desenvolvido e aperfeiçoado de modo a que aquando da sua utilização fosse, o mais preciso possível.

De facto, durante a viagem realizada em 1922, entre Lisboa e o Rio de Janeiro, Gago Coutinho nunca recorreu ao horizonte artificial, pois sempre que era necessário realizar observações a solução passou por diminuir a altitude da aeronave, por forma a realizar as observações com horizonte de mar.

BIBLIOGRAFIA

ANÓNIMO. Prefácio ao artigo A Navegação Aérea. Como foi praticada na Travessia Lisboa-Rio de Janeiro pelos oficiais da Armada Portuguesa Almirante Gago Coutinho e Comandante Sacadura Cabral. *Anais do Clube Militar Naval*, 10-12, p.301-302. 1922

CANAS, António Costa, MARABUJO Magda e SOUSA, Teresa. O corretor de rumos de Gago Coutinho e Sacadura Cabral. *Boletim da Sociedade Portuguesa de Matemática*. 2019a. No prelo.

CANAS, António Costa, MARABUJO Magda e SOUSA, Teresa. Coutinho's method for the altitude. *Journal of Navigation*. 2019b. No prelo.

CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago. A Navegação Aérea. Como foi praticada na Travessia Lisboa-Rio de Janeiro pelos oficiais da Armada Portuguesa Almirante Gago Coutinho e Comandante Sacadura Cabral. *Anais do Clube Militar Naval*. Lisboa, 10-12, p. 303-328, 1922.

COUTINHO, Gago, Algumas considerações sobre navegação aérea astronómica, *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, 11-12, p. 277–290, 1920.

COUTINHO, Gago. Relatório técnico sobre a navegação. *Relatórios da 1ª Travessia Aérea do Atlântico Sul*. p.1-30, 1923.

PEREIRA, José Malhão. Os Céus de Gago Coutinho e Sacadura Cabral. *Memórias 2012, Academia de Marinha, Lisboa*, 42, p.263-321, 2015.

NOTAS

¹ A expressão espelho horizontal é usada por Gago Coutinho para designar o espelho pelo qual se observa diretamente o horizonte. Nos nossos dias é mais comum designar-se por espelho pequeno.

O apoio das Forças Armadas na solidificação do regime varguista (1930-1937)*

The support of the Armed Forces in the solidification of the Vargas regime (1930-1937)

Antonio Modesto dos Santos Junior

Mestrando em História do Programa de Pós-Graduação da Universidade Salgado de Oliveira (UNIVERSO). Graduado em História pela Universidade Federal do Recôncavo da Bahia (UFRB).

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo apresentar a relação entre o Presidente Getúlio Vargas e as Forças Armadas na década de 1930, precisamente a Marinha. Busca-se discutir os desdobramentos na instituição militar com a chegada de Vargas a chefia da Nação por meio do movimento de 1930 e posteriormente o apoio dos militares na instauração do Estado Novo, regime pautado no autoritarismo¹. Os acontecimentos do início da década de 1930 solidificaram as bases do regime varguista de 1937, pois fomentaram uma aproximação dos membros da alta cúpula militar, os quais, além de buscarem a manutenção da disciplina nas instituições militares viram na chegada e permanência de Vargas na chefia da Nação uma “solução” para a “defasagem” enfrentada pelos meios militares desde a Primeira República.

PALAVRAS-CHAVE: Getúlio Vargas; Forças Armadas; Relatório

ABSTRACT

The present article aims to present the relationship between President Getúlio Vargas and the Navy in the 1930s. It seeks to discuss the unfolding of the military institution with the arrival of Vargas the leadership of the nation through the movement of 1930 and later support of the military in the establishment of Estado Novo, a regime based on authoritarianism. The events of the early 1930s solidified the bases of the Vargas regime of 1937, as they fostered a rapprochement between members of the high military leadership who, in addition to seeking to maintain discipline in military institutions, saw the arrival and permanence of Vargas at the helm of a “solution” to the “lag” faced by military means since the First Republic.

KEYWORDS: Getúlio Vargas; Armed Forces; report

*Artigo recebido em de 26 de fevereiro de 2019 e aprovado para publicação em 19 de setembro de 2019. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 15, nº 30, p. 148-158 – 2019.

INTRODUÇÃO

McCann (1995, p. 44) ao tratar a relação das Forças Armadas com o Estado Novo, pondera que as instituições militares eram instrumentos para derrubar os caciques políticos da época. Deste modo, Getúlio Vargas buscou o apoio dos militares para assim assumir o controle da Nação. Por sua vez, as Forças Armadas viam em Vargas uma forma de melhorar seus materiais bélicos.

Ao se dirigir às Forças Armadas no seu discurso da Assembleia Constituinte, em 1933, Vargas assumiu o seu compromisso com os militares como resposta ao apoio recebido. Na busca do entendimento da relação de Vargas com os militares e o papel desses no contexto político do Estado Novo, apresentamos o conceito dado às Forças Armadas por Alain Rouquié (1984, p. 93), segundo o qual, além de ser uma organização coercitiva em que a autoridade repousa sobre uma atitude de força, são também burocracias nas quais são aplicados os mecanismos formais de contrapoder e autoridade central. De um modo bastante elucidativo, o autor define que as Forças Armadas diferem das demais organizações por serem instituições totais ou quase totais. Mesmo os militares sendo recrutados do meio civil, “a profissão das armas não é parecida com as outras profissões” (ROUQUIÉ, 1984, p. 93).

A chegada de Vargas a Presidência significou uma relação profícua entre aquele que se tornou o chefe da Nação e as Forças Armadas. José Murilo de Carvalho (1999, p. 341) aponta que em dois momentos, mais precisamente 1930 e 1937, pôde ser verificada a construção mútua de dois atores políticos centrais: Vargas e os militares, sendo o primeiro o polo dominante. O fim do sistema oligárquico, sentido maior do regime federalista da Primeira República era algo contestado

pela cúpula política, que ascendeu em 1930. Para o empreendimento da contestação ao “velho” regime, Vargas confiou nas Forças Armadas, que os conduziu ao controle da Nação em 1930 e permitiu sua permanência ao longo de quinze anos.

O MOVIMENTO “SEDICIOSO” DE 1935

Os acontecimentos da década de 1930 subsidiaram a relação das Forças Armadas com Getúlio Vargas, fazendo delas avalistas do processo autoritário. A historiadora Marly Vianna destaca que, naquele momento, o Brasil assistiu um clima político de efervescência e, se no início conspiravam os tenentes, principalmente, logo se viu também a participação dos generais. De acordo com a autora,

o General Manoel Rabello, comandante da 7a RM, sediada em Recife, por exemplo, escreveu a Góis Monteiro em março de 1934 afirmando ser chegada a hora de o Exército e a Marinha imporem uma constituição, evitando assim situações que poderiam degenerar em guerra civil (VIANNA, 2011, p. 130).

Vianna aponta ainda que, em 1934, o General Rabello sugeriu ao General Góis Monteiro uma “Proclamação ao povo”, incumbindo assim às instituições militares de assegurarem a tranquilidade e o progresso da Nação.

Thomas Skidmore (1969, p. 25) afirma que, já em 1935, a Marinha e o Exército buscavam assumir o papel de árbitros finais nas decisões políticas, pois os militares temiam que os políticos considerados radicais, a exemplo de Luís Carlos Prestes, que se apresentaram com o levante militar comunista de 1935 chegassem ao poder. Assim, apoiavam Getúlio Vargas.

Os acontecimentos de 1935 fomentaram uma aproximação entre as duas instituições militares, e de ambas ao governo

estabelecido. Tal constatação podemos ter diante da abordagem do Ministro da Marinha Henrique Aristides Guilhem apresentada jornal *A Noite*, em 11 de novembro de 1935, quando o almirante declarou que a posição da Marinha era de absoluta solidariedade ao governo. Ele afirmou também que tanto o Regimento Naval como a Escola de Aviação se encontravam prontos para intervir em qualquer instante na defesa das instituições dirigentes, além da Esquadra, que estava na Ilha Grande em rigorosa prontidão, para se deslocar e prestar seu apoio em qualquer ponto do País que surgissem surtos subversivos.

Em 3 de dezembro de 1935, o jornal *A Noite* também apresentava a aproximação entre os ministros da Marinha e da Guerra e noticiava o encontro entre aquelas duas autoridades na sede do Ministério da Marinha. O General João Gomes Ribeiro Filho, então ministro da Guerra, encontrou-se com o Ministro da Marinha, Aristides Guilhem, em uma conferência a portas fechadas, configurando assim um ambiente de profunda discricção. Entretanto, o jornal *A Noite* recebeu informações a respeito daquela reunião e concluiu que a mesma tinha relação direta com outra realizada dias anteriores na sede do Ministério da Guerra, com todos os generais que se encontravam no Rio de Janeiro e nela tinha sido deliberado que se deveria punir com rigor todos os oficiais envolvidos no movimento “sedicioso” daquele ano.

Dois dias depois do encontro entre os ministros militares, se realizou uma reunião entre o Almirantado e o ministro da Marinha, que resultou em uma carta endereçada ao ministro da Guerra, na qual, entre outras características, se apresentava uma moção de solidariedade ao Exército nacional e ao governo:

Tenho honra, sr ministro, em seguida ao desfecho dos últimos e opressivos acontecimentos que magoaram e enlutaram a Nação,

de apresentar ao Exército Nacional, tão expressivamente representado por v. ex. todo o acendrado sentimento de solidariedade da Marinha de Guerra na grave conjuntura em que se encontrou e se encontra o país (...) Presente com todo o espírito de solidariedade, a participar dos amargos momentos experimentados pela grande classe irmã, para cujos destinos superiores v. ex se empenha invulgarmente, com o Exército e os aplausos da nação, a Marinha também nesta hora reafirma estar presente e solidária (*A NOITE*, 11 de novembro de 1935).

Por sua vez, o ministro da Guerra respondia ao ministro da Marinha por meio de outra carta, que também veio a público e foi noticiada pelo jornal *A Noite* da seguinte forma:

Tenho a honra de acusar o recebimento da carta que v. ex. se dignou a escrever-me relativa à lamentável desgraça que feriu o Exército nos últimos dias de novembro. (...) E na realidade imensamente grande a nossa mágoa; tão grande na sua enormidade, que não ha na exuberância da nossa língua com que se possa exprimir o travo, a amargura sem par que o Exército sofre em suas tradições de guarda fiel da ordem publica. (...) o golpe tremendo que talvez a estrangulasse, se nesse transe incerto não contasse com a generosidade e abnegação das classes armadas, sempre prontas para a luta e o sacrifício (*A NOITE*, 11 de novembro de 1935).

Como pode ser observado, na troca de correspondências entre os ministros militares, a Marinha se solidarizava ao Exército na busca do objetivo de sufocar o movimento que ameaçou a estrutura interna das Forças Armadas em 1935. Frank McCann cita a reunião dos generais do dia 3 de dezembro, onde havia sido proposto

pelo Ministro da Guerra João Gomes a expulsão de todos os envolvidos na revolta e “que buscassem medidas mais severas contra futura subversão” (MCCANN, 2009, p. 340). O Ministro da Marinha Aristides Guilhem declarava ao jornal *Correio da Manhã*, em 9 dezembro de 1935, que o papel da Marinha era de colaborar com as forças de terra no combate aos inimigos da Pátria e das instituições, e que a Força Naval tudo faria para cooperar com o Exército no maior fortalecimento do governo, visando uma repressão contra aqueles que o ministro chamou de “maus elementos”, que pretendiam não apenas subverter, mas destruir o regime político-social e jurídico brasileiro.

Já no seu relatório de 1936, o Ministro da Marinha Aristides Guilhem buscava minimizar o envolvimento dos militares da instituição nos episódios de 1935, e afirmava que, no tocante à disciplina, a Marinha demonstrava mais uma vez ao governo ser uma “força coesa, disciplinada e sempre pronta ao sacrifício em defesa da Pátria e das leis” (BRASIL, Ministério da Marinha, 1936, p. 11). No discurso² do ministro, as ideias extremistas³ tiveram pouca aceitação entre os militares da Marinha e, por fim, dava a solução: “Para manter a disciplina e combater o marxismo, a par de uma contrapropaganda hábil e sincera, basta agir com justiça, já premiando os meritórios, já castigando com rigor e sem falso sentimentalismo os culpados, sejam eles quais forem”.

Por sua vez, o General Góis Monteiro, que já se apresentava como figura proeminente do Exército em 1935, buscava passar ao largo dos acontecimentos daquele ano, pouco se pronunciando a respeito e acabou culpando a dita “liberalidade” da Constituição de 1934, que dava aos soldados o direito de votar, abrindo assim o contato dos aquartelados com os políticos (MCCANN, 2009, p. 490).

Em 1937, Getúlio Vargas buscou a adesão das instituições militares, as quais eram vistas por políticos e chefes militares como a maneira mais segura de colocar um fim na confusão política. Por sua vez, o sociólogo Edmundo Campos Coelho (2000, p. 115) afirma que o General Góis Monteiro acreditava que os modelos organizacionais da Nação brasileira mais adequados eram os da Marinha e do Exército, pois estas eram as únicas instituições verdadeiramente nacionais. Segundo Coelho, para o militar, “as Forças Armadas eram as responsáveis máximas pela segurança interna e externa da Nação”. Coelho afirma que o General Góis Monteiro acreditava que o Estado, representado por Getúlio Vargas, deveria usar as Forças Armadas para disciplinar a Nação, e as instituições militares seriam modelo para esta disciplina. Para este general, não poderia existir um Exército disciplinado em uma nação licenciosa.

O COMPROMISSO DE VARGAS COM AS FORÇAS ARMADAS

O apoio dos militares a Getúlio Vargas era significado também da herança do abandono dos governos da Primeira República, que deixava o papel institucional das Forças Armadas muitas vezes em dúvida. A Marinha, em meados da década de 1930, possuía uma Esquadra defasada com “uma obsoleta coleção de submarinos rangentes e envelhecidos cruzadores” (MCCANN, 1995, p. 44) e apostava na permanência de Getúlio Vargas à frente do Governo para o seu reaparelhamento. Os relatórios ministeriais apontam para uma situação caótica da Esquadra, com os ministros da Marinha se reportando aos presidentes desde o fim da Primeira República em um tom lastimoso, solicitando novos meios flutuantes, conforme pode ser visto nos relatórios do final da década de 1920 e início da de 1930.

Ao assumir o governo em 1930, Vargas prometeu fazer investimentos nas Forças Armadas. Santos Val (VAL, 2013, p. 29), discorrendo sobre o reaparelhamento naval, afirma que o “Programa de 32” foi o resultado de uma série de compromissos do governo revolucionário com a Marinha. Contudo, os problemas de orçamento decorrentes da depressão mundial acabaram atrasando sua execução, apesar de haver conseguido incorporar 15 navios de combate principais⁴ (corvetas e contratorpedeiros).

Em seu discurso na Assembleia Constituinte no ano de 1933, o “chefe do governo revolucionário” Getúlio Vargas destacava o compromisso que estabeleceu com a Marinha através do seu manifesto dirigido a nação em 1930, onde reconhecia que aquele departamento de defesa nacional ressentia-se pela falta de material moderno e adequado ao desempenho de sua árdua missão. Como resposta à defasagem da Esquadra, Vargas instituiria um crédito anual de 40.000:000\$ durante 12 exercícios financeiros (Anais da Assembleia Nacional, 1933, p. 80).

O crédito destinado para o programa naval, em 1934, sofreu alterações em seu prazo e também na sua dotação orçamentária. O então Ministro da Marinha, Almirante Protógenes Pereira Guimarães, em seu relatório relativo àquele ano, destacava que o governo reconheceu que o prazo estabelecido de 12 anos seria longo demais e acabou resolvendo, sem aumento na dotação global, elevar de 40.000:000\$ para 60.000:000\$ a quota anual que havia sido fixada, como também reduzir o prazo de 12 para oito anos a vigência do crédito.

Contudo, o ministro apontava que o programa naval não solucionava o problema da Marinha, quando comparado com outras nações sul-americanas, por exemplo, e também pelo fato de o programa não cogitar unidades para constituir as Flotilhas do Amazonas e do Mato

Grosso. O ministro faz então comparações com os vizinhos na América do Sul, afirmando que os argentinos, apesar de lutarem com as dificuldades de uma situação delicada, possuíam uma Esquadra que apresentava um total de 100.000 toneladas, enquanto a brasileira não chegava a 50.000 toneladas e formada por navios obsoletos. O ministro citava ainda que nos últimos 15 anos a Argentina e o Chile aumentaram significativamente as suas Esquadras, sem que o Brasil os acompanhasse (Relatório do Ministro da Marinha, 1932, p. 12).

Na visão do ministro, o programa naval “era um mínimo do mínimo que o Estado-Maior da Armada, após acurado exame da situação geral, indicou como indispensável a segurança do País, nada tendo, portanto, de exagerado. Sem ele, a Marinha de Guerra terá deixado de existir” (Relatório do Ministro da Marinha, 1934, p. 9). A respeito da comparação com as nações sul-americanas, feita pelo Ministro da Marinha Protógenes Guimarães, Santos Val (2013, p. 55) explica que, ao fim da década de 1920, a Marinha brasileira contava com apenas 17 navios de emprego de alto-mar, que foram adquiridos durante a Reforma Alexandrino (1906-1910). Enquanto isso, os países vizinhos, Argentina e Chile, possuíam em suas frotas, respectivamente, 29 e 30 navios, neste sentido, Armando Vidigal (1985) destaca que até as primeiras décadas do século XX a Marinha do Brasil era influenciada pelo desenvolvimento das Marinhas argentina e chilena.

O jornal *A Noite*, de 4 de abril de 1934, publicou uma matéria fazendo alusão à renovação da Esquadra. Noticiava que, no dia 11 de junho daquele ano, deveria ser assinado o contrato com a firma vencedora. O jornal relatava ainda a reunião que ocorreu para serem apresentados os estudos das propostas da construção de unidades para a Esquadra, “segundo o

programa naval aprovado pelo chefe do Governo Provisório” (A NOITE, 4 de abril de 1934). De acordo com o periódico, o Ministro da Marinha, Protógenes Guimarães, recomendou à comissão, que tinha como presidente o Almirante Aristides Guilhem, que acelerasse os trabalhos de modo a possibilitar que Getúlio Vargas assinasse no dia determinado o contrato com a firma vencedora.

Juntamente ao programa naval e integrando os compromissos da Revolução, foi instituído o Fundo Naval⁵, o qual também foi apresentado por Getúlio Vargas ao Congresso Nacional, em 1933. Tal fundo deveria ser formado com os saldos provenientes das verbas orçamentárias do Ministério da Marinha, como as rendas dos arsenais, capitânicas, impostos de faróis e outras, por fim assinalava que a economia acumulada no ano de 1932 chegou a 8.000\$ contos, os quais deveriam ser destinados à aquisição do material flutuante auxiliar e custeio dos serviços de defesa do litoral (Anais da Assembleia Nacional, 1933, p. 81).

Por sua vez, o Ministro Protógenes Guimarães apresentava o Fundo Naval, no seu relatório ministerial de 1934, como um relevante serviço prestado à Marinha e sublinhava que aquele fundo seria aplicado na aquisição de material fixo e móvel empregados na defesa dos portos, rios e litoral, bem como nos serviços de socorro marítimo, faróis e balizamento. Ainda de acordo com o Ministro, o Fundo Naval seria administrado por uma junta, sob a presidência do Ministro da Marinha, constituída pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e os Diretores-Gerais de Fazenda, Engenharia, Portos e Costas, Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e Navegação (Relatório do Ministro da Marinha, 1934, p. 35).

A criação do Fundo Naval e o empreendimento do “programa naval de 32” foram, sem dúvida, uma resposta às exigências da Marinha. No último relatório ministe-

rial da Marinha na Primeira República destinado ao Presidente Washington Luís, foi apresentado o estado deficiente da Esquadra. O então Ministro da Marinha, Arnaldo Luz, chamava a atenção do presidente da República, em 1930, para uma série de dificuldades vividas pela Marinha, por exemplo, o exagerado consumo de combustível, que demonstrava um forte indício de cansaço dos navios.

Em suas variadas queixas, aquele ministro apontava ainda para o decréscimo contínuo do Poder Naval com as baixas sem substituição dos Cruzadores República, Tiradentes, Tamandaré, Tymbira, Tupy e Tamoyo, bem como a falta da “remodelação” dos Encouraçados Minas Gerais e São Paulo, que ele considerava uma providência inadiável e imprescindível, além das substituições imediatas dos contratorpedeiros e dos submarinos tipo F, os quais, de acordo com o ministro, devido à redução da velocidade, impropriedade do armamento e fraqueza geral, se tornavam inservíveis até para treinamentos.

Dois anos depois, o Ministro da Marinha Protógenes Guimarães também se queixaria ao Presidente Getúlio Vargas, em seu relatório de 1932, da seguinte maneira: “A Esquadra agoniza pela idade e, perdido com ela o hábito das viagens, substituído pela vida parasitária e burocrática do porto, desaparece o panaché profissional dos velhos tempos” (Relatório do Ministro da Marinha, 1932, p. 9). Neste aspecto, Hélio Leôncio Martins (MARTINS, 2017, p. 86) chama atenção ao fato da repetição do “tom lamentoso” dos ministros, ano após ano, clamando por melhorias ao presidente da República, as quais não eram atendidas.

No relatório de 1936, o Ministro Aristides Guilhem destacava que a falta de navios modernos na Esquadra obrigava a Marinha a poupar os “velhíssimos” que possuía, mantendo-os permanentemente em consertos, reduzindo assim ao mínimo a sua movimen-

tação e os exercícios. O ministro enfatizava ainda que essa obsolescência dos meios flutuantes influenciava diretamente o moral e a situação do pessoal. Na visão do Ministro, nada era mais nocivo ao moral das tripulações do que as longas estadias nos portos.

O clamor para que o governo atendesse às demandas da Marinha era algo permanente nos relatórios ministeriais. Ainda no relatório de 1936, pedia-se que o governo considerasse com urgência o problema vital da Marinha, que era a renovação do material flutuante da Esquadra e apontava que aquele pedido de atenção ao governo já vinha sendo invariavelmente invocado pelos ministros antecessores. Na visão do Ministro Guilhem, se a solução fosse “por mais tempo procrastinada” a Marinha deixaria muito em breve de existir como órgão essencial da defesa do País:

A Marinha chegou a tal situação Snr. Presidente, que nem mesmo o elementar dever de garantir os poderes constitucionais, a ordem e a lei poderá ela dentro em pouco desempenhar. E impossibilidade, dest'arte, de realizar a finalidade que o Art. 162^o da Constituição lhe atribui, cessará a sua razão de ser (*Relatório do Ministro da Marinha*, 1936, p. 3).

No relatório referente aos anos de 1937, 1938 e 1939, o Ministro da Marinha Aristides Guilhem afirmava que, dentro das possibilidades financeiras e dos recursos materiais à disposição da administração naval, haviam sido abordados todos os problemas de interesse para a defesa naval. O ministro citava que a situação atual do material flutuante e dos serviços auxiliares não satisfazia mais aos seus objetivos: “Velhos navios de quase trinta anos de vida, não mais suportando as reparações que a cada instante se fazem necessárias; ausência completa de meios para a fabricação dos elementos bélicos” (Re-

latório do Ministro da Marinha, 1939, p. 2).

Embora o Ministro da Marinha continuasse neste relatório levando ao conhecimento do presidente as dificuldades vivenciadas pela sua pasta, já havia sido instituído pelo Decreto no 21.514, de 11 de junho de 1932, o Programa Naval destinado à renovação da Esquadra. Neste decreto, Getúlio Vargas reconhecia que o material flutuante que compunha a Esquadra brasileira havia ultrapassado, em quase absoluta totalidade, o máximo de sua vida possível e estava, portanto, obsoleto. Ele citava ainda neste decreto que o Submarino Humaitá ameaçava as suas guarnições a sérios desastres e finalizava dizendo que, se fosse para manter tal situação, seria melhor extinguir a Marinha e dispensar o pessoal (BRASIL. Decreto nº 21.514, de 11 de junho de 1932).

O Ministro da Marinha Protógenes Guimarães, no seu relatório de 1933, apontava que, ao iniciar a utilização do crédito destinado ao programa naval, mais precisamente, em julho de 1932, se desencadeou a Revolução Constitucionalista de São Paulo que, na visão do ministro, se constituiu em uma “sangria lamentável” dos recursos que poderiam ter tido melhores aplicações, haja vista tal revolução ter perturbado a “marcha regular da organização naval, a qual não se destina propriamente às lutas internas, visando, ao contrário, a defesa do País como um todo unido e solidário” (Relatório do Ministro da Marinha, 1933, p. 6). Neste relatório, o Ministro procurava apresentar a função da instituição, apontando que, embora não fosse ideal ter se envolvido num conflito isolado em São Paulo, a Marinha, “ordeira por hábito”, defendeu o governo instituído por uma revolução.

Martins (2017, p. 87) relata que a Revolução de 1932 consolidou a integração da

Marinha ao novo regime. Já no movimento revolucionário de 1930, o mesmo autor (p. 85) destaca que a Marinha não apoiou de imediato a Revolução, ficando ao lado da legalidade. Segundo Martins, a Marinha, de certa maneira, foi a maior resistência que a Revolução de 1930 enfrentou. Neste aspecto, Carvalho (2005, p. 82) aponta que a Marinha ignorou o movimento de 1930, quando participou apenas com alguns oficiais remanescentes da revolta de 1924, e

mesmo no Exército, a maioria dos oficiais também não aderiu. Carvalho reconhece que, embora não tenha sido feito um estudo mais aprofundado do movimento, pode-se afirmar “que a maior parte do êxito da Revolução de 30 se deveu à ação dos dois grandes Estados envolvidos, Minas Gerais e Rio Grande do Sul, que contavam com suas poderosas polícias militares” (CARVALHO, 2005, p. 82).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste artigo houve uma tentativa de reunir subsídios para atestar a ideia que a chegada de Vargas ao poder e sua permanência foram decisivos para as Forças Armadas. O momento turbulento vivenciado no meio militar no início da década de 1930 é apresentado como um dos responsáveis por uma tentativa de coesão na alta cúpula militar. Não obstante, é destacado que o apoio dado pelos militares a Vargas pode ter sido resultado do sentimento de abandono pelos governos da Primeira República, apoio este consolidado na instauração do Estado Novo, regime autoritário que causou mudanças irreversíveis para as instituições na vida política e da administração pública com o objetivo de aproximar o Brasil de um governo verdadeiramente nacional.

BIBLIOGRAFIA E FONTES

FONTES

Anais da Assembleia Nacional Constituinte (1933). Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. *Almanaque de Oficiais da Marinha de 1930 a 1935*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório do ano de 1930 a 1942 apresentados ao Presidente da República pelo Ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1933.

Jornal *A Noite* 4 de abril de 1934. Disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

Jornal *A Noite* de 11 de novembro de 1935. Disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

Jornal *Correio da Manhã*, de 15 de março 1932 Disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

BIBLIOGRAFIA

BOBBIO, Norberto (1909-2004). *Dicionário de política* I. Norberto Bobbio, Nicola Matteucci e Gianfranco Pasquino; trad. Carmen C, Varriale et ai.; coord. trad. João Ferreira; rev. geral João Ferreira e Luis Guerreiro Pinto Cacaís. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1ª ed., 1998.

CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil: organização e administração do Ministério da Marinha na República*. Coord. De Vicente Tapajós. Brasília-Rio de Janeiro: Fundação Centro de Formação do Servidor Público. Serviço de Documentação da Marinha, 1989.

CARVALHO, José Murilo de. *Forças Armadas e política no Brasil*. 2.ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

COELHO, Edmundo Campos. *Em busca de identidade: o Exército e a política brasileira*. Rio de Janeiro: Record, 2000.

MARTINS, Helio Leoncio. *Revista Marítima Brasileira* Suplemento 2017.

MCCANN, Frank D. *A aliança Brasil-Estados Unidos, 1937-1945*. Trad. Jayme Taddei e Jose Lívio Dantas. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995.

MCCANN, Frank D. *Soldados da Pátria: história do Exército Brasileiro, 1889-1937*. Tradução Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras; Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2009.

MILIBAND, Ralph. *O Estado na sociedade capitalista*. Tradução: Denise Bottmann. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

MUNIZ, Durval Albuquerque Junior. *A Dimensão retórica da historiografia*. In: *O historiador e suas fontes*. PINSKY Carla Bassanezi, LUCA Tania Regina de (org). São Paulo: Ed. Contexto, 2009.

RODRIGUES, Fernando da Silva. *Uma carreira: as formas de acesso à Escola de Formação de Oficiais do Exército Brasileiro no período de 1905 a 1946*. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: UERJ, 2008.

SKIDMORE, Thomas. *Brasil de Getúlio a Castelo*. 2 Ed Editora SAGA, 1969.

VAL, Sylvio dos Santos. *Para além do átomo: trajetória institucional da ciência e da tecnologia da Marinha do Brasil*. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: UFF, 2013.

VIANNA, Marly de Almeida Gomes. *Revolucionários de 1935: sonho e realidade*. 3ª ed. São Paulo: Expressão Popular. 2011.

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

NOTAS

¹ Utiliza-se neste artigo a teoria abordada por Mario Stopino (1994, apud BOBBIO, 1998, p.94), quando o autor trata do autoritarismo nos sistemas políticos. Para ele, os regimes autoritários são aqueles que pautam a autoridade governamental, concentrando o poder político nas mãos de uma só pessoa ou um só órgão e as instituições destinadas a representar a autoridade são aniquiladas ou esvaziadas.

² A definição de discurso utilizada neste artigo é a apresentada pelo historiador Durval Muniz (2009, p. 228), segundo o qual, discurso é uma fala ou oração feita para dada audiência, podendo ser escrita previamente ou dita de improviso. Para este autor, os discursos são partícipes de eventos de uma determinada época, tendo a função de tornar o passado e seus personagens vivos.

³ Em seu relatório, o Ministro Henrique Aristides Guilhem não explicita de que ideias extremistas estava se referindo, entretanto ele cita que deveria se combater o marxismo.

⁴ De acordo com o relatório do ministro de 1941, o Programa de Naval de 1932 havia sido revisto no ano de 1934 e havia conseguido incorporar os seguintes navios: nove contratorpedeiros e seis navios mineiros varredores, que posteriormente foram transformados em corvetas. Foram eles: Contratorpedeiros *Araguaia*, *Amazonas*, *Ajuricaba*, *Araguari*, *Acre*, *Apa*, *Marcílio Dias*, *Mariz e Barros* e *Grenhalgh* e os navios-mineiros *Carioca*, *Cananéia*, *Camocim*, *Cabedelo*, *Camaquã* e *Caravelas*.

⁵ Receita proveniente dos saldos das verbas orçamentárias do Ministério da Marinha, administrada por uma Junta composta pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, pelo Diretor-Geral de Fazenda e pelo Diretor de Engenharia Naval.

⁶ O Artigo 162 da constituição de 1934 tratava das Forças Armadas e citava que eram instituições nacionais permanentes e dentro da lei essencialmente obedientes aos seus superiores hierárquicos. Destinam-se a defender a Pátria e garantir os poderes constitucionais a ordem e a lei.

Resenha

Daniel Martins Gusmão

“*De rochedo a arquipélago: a emergência de São Pedro e São Paulo na pesquisa científica brasileira*”*

Daniel Martins Gusmão

Mestre em Arqueologia (UFS). Arqueólogo Subaquático e Historiador Naval. Pesquisador da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Resenha de ARRAIS, Raimundo. *De rochedo a arquipélago: a emergência de São Pedro e São Paulo na pesquisa científica brasileira*. Recife: Companhia Editora de Pernambuco (CEPE), 2018, 267p.

Raimundo Arrais nos traz à tona um lado da história de uma das ilhas oceânicas brasileiras pouco conhecida da maioria. A sua obra retrata a importância de se analisar, do ponto de vista historiográfico, de como se deu a ocupação e permanência do Brasil neste ponto tão distante do continente.

A extensa área marítima brasileira de importância inquestionável para o desenvolvimento de uma nação já se tornou amplamente conhecida pelo conceito de Amazônia Azul, pois possui uma área equivalente a 52% do espaço terrestre, com dimensões e biodiversidades semelhantes à já tradicional Amazônia Verde. Ciente desta importância iniciou-se no País o despertar para as pesquisas científicas nas ilhas oceânicas, a saber: Ilha da Trindade e o Arquipélago de São Pedro e São Paulo. Cada uma dessas ilhas possui mais de 1.000 km de distância do continente. No entanto, o desenvolvimento de pesquisas e atividades in loco nestas regiões tem sido propi-

ciado pelo apoio logístico da Marinha do Brasil, proporcionando uma abordagem multidisciplinar dos diversos campos da ciência e, no caso desta obra, sobre a história, importância e ocupação do Arquipélago de São Pedro e São Paulo.

Quanto à Ilha da Trindade, região que este resenhista habitou durante quatro meses em 2018, situa-se na altura do Estado do Espírito Santo. Foi descoberta no início do século XVI, tendo sido explorada, esporadicamente, por ingleses, portugueses e brasileiros ao longo dos séculos. No século XX, foi definitivamente ocupada pela Marinha do Brasil em 1957, quando ali foi instalado o Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade (POIT) e também principiaram as atividades científicas na região, com o ensejo do evento denominado Ano Geofísico Internacional. O desenvolvimento de tais pesquisas ganhou impulso, de forma permanente e regular, com a criação, em 2007, do Programa de Pesquisas na Ilha da Trindade,

*Resenha recebida em de 15 de abril de 2019 e aprovado para publicação em 8 de maio de 2019.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 15, nº 30, p. 159-160 – 2019.

o PROTRINDADE, com o intuito de gerenciar as pesquisas científicas na Ilha da Trindade, Arquipélago de Martim Vaz e na área marítima adjacente, contribuindo, dessa forma, para a obtenção, a sistematização e a divulgação de conhecimentos científicos para a sociedade.

Em relação ao Arquipélago de São Pedro e São Paulo, objeto de estudo de Raimundo Arrais, que a partir de um viés histórico “procura demonstrar o que acontece e o que aconteceu para que, do ponto de vista dos homens, os rochedos, por assim dizer, viessem à tona”. Desta forma, o autor nos apresenta no primeiro capítulo: a redescoberta das pedras, as origens e de como se deu o estabelecimento de uma política de uso do espaço oceânico, principalmente por meio de comissões navais, com destaque para o Tênder Belmonte. Neste capítulo, o autor aborda os primeiros registros existentes sobre o arquipélago, destacando-se o “intenso movimento marítimo que se sucedeu ao final do século XVI”, pois, conforme ele, este movimento “constituiu uma parte do processo de ocupação e distribuição das populações humanas em escala mundial e da interação entre elas”. Neste capítulo, percebe-se que o processo de conhecimento do arquipélago ao longo das primeiras décadas do século XX compreendia as inúmeras idas e vindas do Tênder Belmonte para as diversas atividades que se empreenderia, dentre elas a de instalação e manutenção de seu farol.

O trabalho de Arrais apresenta um mergulho profundo nas fontes primárias, tanto em Recife quanto no Rio de Janeiro, tendo como fundo primordial a documentação correlata existente no Arquivo da Marinha, alinhada a um estudo minucioso nos relatórios de viajantes e de pesqui-

sadores insulares. É nesta tendência, que encontramos As ilhas misteriosas como título do segundo capítulo, que vai em busca das expedições científicas e hidrográficas que se estabeleceram ao longo do século XIX e permearam o decorrer do século XX.

Uma casa sobre a rocha, título do último capítulo do livro, apresenta como eixo central as preocupações do Governo brasileiro em buscar uma forma permanente de ocupação dos rochedos. As experiências apresentadas no início do século XX para o estabelecimento de um farol, que com a sua falta, culminou na narrativa de um naufrago, foram explicadas no decorrer deste capítulo para demonstrar as dificuldades de se estabelecer numa região tão inóspita. Fato concreto, que se demonstrou com as diversas tentativas de construção de habitações permanentes para a instalação definitiva de uma Estação Científica que pudesse ser permanentemente habitada nas rochas.

Realmente o livro De rochedo a arquipélago: a emergência de São Pedro e São Paulo na pesquisa científica brasileira, de Raimundo Arrais, ratifica a importância de se estudar e melhor compreender o ambiente marítimo que nos cerca. Recomendando a leitura, pois debruçar-se mais sobre a história dos mares possibilitará um uso inteligente e aproveitamento total dos recursos naturais marítimos que nos cerca sem prejudicá-los. Desta forma, a gênese da “economia azul” também pode e deve ser analisada do ponto de vista historiográfico por antropólogos, sociólogos, filósofos e historiadores para que, no presente, possamos ter um uso sustentável dos oceanos preservando o meio ambiente marinho para o futuro de todos.