

A FUGA DO VAPOR ALEMÃO *HOLGER* DO RECIFE NA GRANDE GUERRA

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA*
Capitão de Mar e Guerra (RM1)

SUMÁRIO

Introdução
O Cruzador-Torpedeiro *Tymbira* e seu comandante
O caso *Holger*
O fim da carreira de José Francisco de Moura
Considerações finais

INTRODUÇÃO

A micro-história é uma história de coisas pequenas e de temas circunscritos¹. Ela é uma história com casos específicos e não se insere em processos de longa duração e em grandes interpretações. Nesse domínio está incluída a histó-

ria dos momentos, de situações específicas e de interpretações pessoais de atores que vivenciaram determinado fenômeno ou situação particular. Caberá ao historiador obter a documentação necessária para analisar o contexto histórico vivido e interpretar o “ambiente”, as ações e os modos de pensar de seu objeto, o personagem

* Doutor em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e professor do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval. Pós-doutor no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa. Colaborador assíduo da *RMB*.

1 LIMA, Henrique Espada. “Micro-história”. CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. *Novos Domínios da História*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012, p. 207.

central. Foi assim que Carlo Ginzburg, a partir de um processo de Inquirição, no final do século XVI, contra um moleiro chamado Menocchio conseguiu analisar uma realidade que cercava esse personagem, a sua cultura e as relações sociais. E sobre o que não conseguiu interpretar, procurou, por meio de vestígios e indícios indiretos, a explicação para o pensamento e ações desse moleiro.

Da micro-história para o campo da história naval pode-se supor que todos os militares que têm e tiveram a carreira das armas como profissão sabem que seus futuros profissionais dependem de uma série de contingências. Algumas dessas contingências dependem do esforço pessoal e do profissionalismo com que encaram a profissão. Outras baseiam-se no prestígio profissional que desfrutam na classe e na força armada. Outras referem-se às conexões políticas que conquistam ou por bom desempenho profissional ou por conexões de amizade e familiares. Por fim, a sorte e o azar durante a longa caminhada até o ápice da carreira podem ser contingenciais; para o caso específico dos oficiais, as almeçadas platinas de oficial-general.

Especialmente na carreira naval, essas contingências se exacerbam em razão do próprio *ethos* do mundo naval, que requer independência de atitudes e iniciativa de ação, muitas vezes não requeridas em outras forças armadas. Um comandante de navio afastado de sua base deve tomar decisões imediatas que não podem aguardar consultas aos superiores em razão da própria premência da atitude a ser tomada. Logicamente, tudo o que está sendo apresentado é passível de discussão e contestação, como em História, na qual tudo é discutível e nada é definitivo. Não importa o fato histórico ocorrido, mas sim por que e como ele foi tomado e quais as suas consequências.

Um comandante de navio de combate afastado de sua base e em perigo de conflito iminente encontra-se em uma situação extrema em que muita coisa está em questão, inclusive a possibilidade de ocorrer um ato que poderá levar o país a uma guerra declarada. Tudo está em suspense. As decisões tomadas e não tomadas conspiram contra a situação. Muitas vezes um ato de sorte ou azar determina o curso dos acontecimentos. Algumas vezes a situação lhe será favorável; em outras, desfavorável. Muitas vezes a própria inação deve ser o melhor caminho a ser tomado. Tudo irá depender das circunstâncias e dos efeitos que essas circunstâncias tiveram no curso da história. Foi exatamente isso o que ocorreu com um oficial de Marinha, comandante de navio de guerra brasileiro no porto do Recife na Grande Guerra, em 1915, quando as comunicações com os superiores não eram imediatas. Essa é a sua história.

O CRUZADOR-TORPEDEIRO *TYMBIRA* E SEU COMANDANTE

No dia 15 de dezembro de 1914, atracou no molhe do porto do Recife o Cruzador-Torpedeiro *Tymbira*, que compunha a 3ª Divisão, com a tarefa de cumprir patrulha de neutralidade brasileira naquela região. O navio suspendera do Rio de Janeiro, sua base de apoio, no dia 11 de dezembro e foi substituir o destróier *Rio Grande do Norte*, que lá estava em estação. A tarefa dos navios destacados naquele porto, determinada pelo Estado-Maior da Armada, era manter patrulhas de neutralidade nas águas de interesse no Nordeste brasileiro e apoiar com suas presenças a defesa do porto do Recife.

O *Tymbira* era um belo cruzador-torpedeiro incorporado à Armada brasileira em 1896. Construído na Alemanha, no Esta-

leiro Germania, em Kiel, compunha com outros dois navios, o *Tupy* e o *Tamoyo*, uma classe de meios que procurava reafirmar a correção da concepção estratégica naval da *Jeune Ecole*². Deslocava 1.190 toneladas carregado e tinha 85 metros de comprimento e um calado de 3,05 metros. Possuía duas máquinas alternativas a carvão de tripla expansão com dois eixos e era capaz de atingir uma velocidade de 22 nós. Seu armamento era poderoso para o seu tamanho. Ele era guarnecido por dois canhões Armstrong de 101 mm, seis Nordenfeld de 57 mm, dois Maxim de 37 mm, duas metralhadoras e três tubos de torpedo. Sua tripulação era composta de 13 oficiais e 150 praças. Em relação ao *Rio Grande do Norte*, era mais poderoso.

O seu comandante era o Capitão de Fragata José Francisco de Moura, que se podia chamar de um oficial bem-sucedido em sua profissão até ali. Nascido em 23 de janeiro de 1869 na cidade de Japarutuba, Sergipe, Moura era filho de um modesto coletor de rendas federais. Com muito esforço, entrou para o Colégio Naval em 1884, tendo o seu pai feito grandes sacrifícios para que seu filho tivesse a oportunidade de ingressar naquela instituição de ensino da Marinha Imperial. O Colégio Naval do Império fora criado em 1876 por um decreto da Princesa Isabel³, que ocupava na ocasião a regência pelo afastamento de seu pai, Dom Pedro II. O curso durava três anos e tinha a função de ser preparatório para a Escola de Marinha. Funcionava em regime de internato no Arsenal de Marinha, na cidade do Rio de

Janeiro, e sua inauguração oficial ocorreu em 1877. Por cerca de nove anos o Colégio Naval existiu. No entanto, em virtude do alto custo e da rígida disciplina, foi decidida pela Alta Administração Naval a sua extinção e incorporação à Escola de Marinha para formar a Escola Naval.

Por três anos Moura permaneceu no Colégio Naval, entrando para a Escola Naval em 1887. A Escola Naval estava localizada desde 1883 na Ilha das Enxadas e lá permaneceu até o ano inicial da Grande Guerra, 1914. Sua turma de Escola Naval era pequena, composta apenas de 12 aspirantes. Um desses seus colegas seria o futuro Almirante Júlio Hess. Moura foi declarado guarda-marinha em 24 de novembro de 1890, como o terceiro de sua turma.⁴

Fizera sua viagem de instrução no Cruzador *Almirante Barroso* nos anos de 1892 e 1893, sob o comando do Capitão de Fragata Joaquim Marques Baptista de Leão. De regresso ao Brasil, ao deixar o porto de Toulon, em 23 de janeiro de 1893, no Golfo de Lion o navio enfrentou terrível tempestade e grandes ondas, que duraram quase uma semana, forçando o cruzador a voltar a Toulon. Neste porto, foi determinado pelo ministro da Marinha que a classe de Moura fosse substituída por nova turma de guardas-marinha (turma de 1891) e regressasse ao Brasil a bordo de um paquete⁵. Com exceção do Primeiro-Tenente Henrique Boiteux e do Comandante Marques de Leão, todos os oficiais do navio foram substituídos⁶. Essa viagem ficou conhecida, pois foi a última

2 *Jeune Ecole* é uma concepção estratégica naval clássica que defendia a tese de que um conjunto de navios de pequeno porte poderia neutralizar os navios componentes da linha de batalha inimiga. Foi atribuída ao Almirante Theophile Aube, da Marinha francesa, em 1885.

3 Decreto 6.440, de 28 de dezembro de 1876, assinado pela Princesa Isabel.

4 Aviso 2.631, de 24 de novembro de 1890, da Secretaria dos Negócios da Marinha.

5 MOITREL, Mônica Hartz Oliveira. "Comissões de destaque e sinistros marítimos". *História Naval Brasileira*, v5, T 1b, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997, p. 248.

6 *Ibidem*, p. 254.

desse famoso navio que naufragou em 21 de maio de 1893 no Mar Vermelho. O Comandante Marques de Leão foi submetido a Conselho de Guerra pela perda de seu navio, mas foi isentado de culpa, chegando posteriormente a almirante e ministro da Marinha, em 1910.

Moura, já chegado ao Rio de Janeiro e segundo-tenente desde 24 de novembro de 1892 foi designado para servir em *Ladário*, onde assumiu a função de imediato da Canhoneira *Iniciadora*. Promovido por merecimento a primeiro-tenente, assumiu seu primeiro comando, a própria Canhoneira *Iniciadora*, em 1895. Ao final desse ano, regressou ao Rio de Janeiro para servir no Cruzador *Benjamim Constant*, que assumiu a tarefa de novo navio-escola, em substituição ao *Almirante Barroso*. Moura, por estar servindo no Mato Grosso em 1893, não participou da Revolta da Armada contra Floriano Peixoto. Depois de deixar o *Benjamim Constant*, foi designado comandante das Companhias do 3º Quartel do Corpo de Marinheiros Nacionais no período de 1896 a 1899.

Em 1901 assumiu as funções de imediato do Cruzador *República* e em 1903 foi designado comandante do Vapor Auxiliar *Antonio João*, no qual permaneceu até 1906, já como capitão-tenente, promovido por merecimento. Naquele ano, para sua alegria, foi designado ajudante da Capitania dos Portos de Sergipe, seu estado natal. Em Aracaju permaneceu apenas um ano, sendo designado imediato do Cruzador-Torpedeiro *Tamoyo*, já como capitão de corveta, também por merecimento, e posteriormente imediato do célebre “Palheta de Ouro” o bonito e eficiente Cruzador *Barroso*. Por seu

desempenho como oficial embarcado, o ministro da Marinha de então, Almirante Júlio de Noronha, sabendo de seu desejo de regressar a Sergipe, o designou novamente para Aracaju, onde permaneceu até 1910.

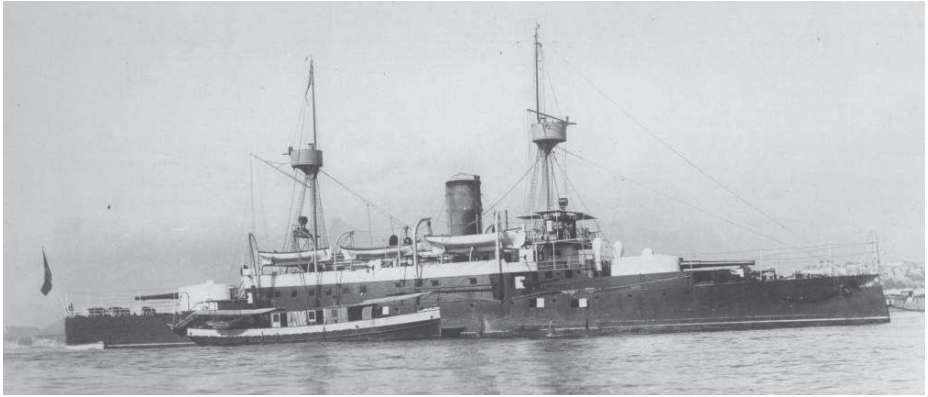
Moura era um oficial entusiasmado pela profissão e um defensor ardente da legalidade. Era sempre formal em suas relações profissionais, embora fosse amoroso em família e com amigos. Com posições fortes, admirava intensamente Marques de Leão, que fora seu comandante no *Almirante Barroso*, e abominava a chibata como meio de correção disciplinar. Por ser legalista, considerava fundamental a manutenção da disciplina e o exemplo que deveria vir de cima. Não apreciava os oficiais ditos “populares” e se caracterizava como um conservador.⁷

Em novembro de 1910, ocorreu no Rio de Janeiro a Revolta dos Marinheiros, de trágicas consequências para a Marinha. O motivo determinante da revolta foi a continuação da chibata como instrumento de correção disciplinar. Grande parte da oficialidade, inclusive o novo ministro da Marinha, Almirante Marques de Leão, que assumira no dia 15 de novembro daquele ano, mostravam-se contrários a tal arbitrariedade⁸. Atos de selvageria de ambas as partes ocorreram.

O Encouraçado *Deodoro* aderira à revolta desde o seu início. O clima a bordo era tenso desde o deflagrar do movimento, tendo assumido o “comando” do navio revoltoso o Cabo José Araújo, ligado aos amotinados de outros navios. Havia permanecido no navio apenas um oficial, o Primeiro-Tenente João Paiva de Moraes, que foi aconselhado pelos revoltosos a

7 Informações obtidas em 2014 com sua única neta viva na ocasião, Wanda Moura de Almeida Silveira, que viria a falecer em 2016, com 88 anos.

8 MARTINS, Helio Leoncio. *A Revolta dos Marinheiros 1910*. São Paulo: Editora Nacional, 1988, p. 93.

Encouraçado *Deodoro*

deixar o *Deodoro*. O Tenente Paiva em verdade pertencia ao Cruzador *Bahia* e havia seguido para o *Deodoro*, pois fora recusada a sua entrada no primeiro pelos marinheiros em revolta. Na ocasião estava alcoolizado, porém foi autorizado a dormir a bordo; no entanto, com o desenrolar da rebelião foi forçado a se retirar⁹. O *Deodoro* permaneceu em poder dos revoltosos até a instituição da anistia.

Ao terminar a revolta, muitos oficiais se recusaram a servir nos navios que haviam se revoltado, pois achavam que seria um desprestígio profissional, em razão de alguns rebelados ainda lá se encontrarem, o que afetaria a distinção hierárquica. Os navios mais afetados por esse estado de coisas foram os Encouraçados *Minas Gerais*, *São Paulo* e *Deodoro* e o Cruzador *Bahia*.

O Ministro Marques de Leão necessitava substituir os oficiais desses navios imediatamente por oficiais de sua inteira confiança, principalmente nos cargos de comandante e imediato. Para o *Minas Gerais* designou o Capitão de Mar e Guerra

João Pereira Leite e o Capitão de Corveta Henrique Teixeira Sadock de Sá; para o *São Paulo*, o Capitão de Fragata Silvinato de Moura e o Capitão de Corveta Deolindo Maciel; para o *Bahia*, o Capitão de Fragata Raymundo José Ferreira do Vale e o Capitão-Tenente Noronha Santos. Para o *Deodoro*, Marques de Leão designou como comandante o Capitão de Fragata Manoel Teodorico Machado Dutra. Para a função de imediato, lembrou-se de seu protegido e guarda-marinha a bordo do *Almirante Barroso* em 1892, o Capitão de Corveta José Francisco de Moura¹⁰.

Moura, ao assumir a imediatice do *Deodoro*, propôs imediatamente ao comandante a abolição e o uso vergonhoso da chibata, antes de qualquer medida governamental de sua proibição, e procurou acalmar os espíritos exaltados dos marinheiros, muitos ainda apoiando a revolta. Foi confirmada pelo governo de Hermes da Fonseca a anistia aos revoltosos, além de dispensar o castigo dos crimes cometidos pelos revoltosos, referendando o fim da chibata como meio

9 Segundo o Almirante Helio Leoncio Martins, o Tenente Paiva foi um oficial medíocre e relapso que recebeu diversas punições em sua carreira. Em 1916 teve baixa do serviço ativo da Marinha por motivos de saúde. Fonte: MARTINS, Helio Leoncio. *A Revolta dos Marinheiros*. História Naval Brasileira, v.5, t. 1b, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997, p. 117.

10 MARTINS, *op. cit.*, p. 138.

de punição, ato já anteriormente executado por Machado Dutra e Moura.

Moura, juntamente com o Comandante Machado Dutra, aos poucos foi impondo a disciplina perdida, e em poucas semanas o navio já estava pacificado e disciplinado. Por seu desempenho e sua lealdade na revolta, o Ministro Marques de Leão designou Moura como comandante do novo destróier *Santa Catharina*, que viera com a Esquadra de Alexandrino em 1909. Era o terceiro comando de navio de Moura em um período de apenas 18 anos como oficial.

No *Santa Catharina*, Moura fez uma comissão do Rio de Janeiro até Assunção, no Paraguai, subindo os rios Paraná e Paraguai. Essa comissão foi particularmente perigosa, pois o destróier era um navio de maiores dimensões e o Rio Paraguai, ainda mal cartografado, apresentava perigos à navegação e pontos de baixo fundo. Ao fim e ao cabo, a comissão foi um sucesso, e Moura trouxe o navio são e salvo de volta ao Rio de Janeiro em julho de 1911.

Em agosto, Marques de Leão, sabendo da vontade de Moura em voltar a seu estado de origem, designou-o capitão dos

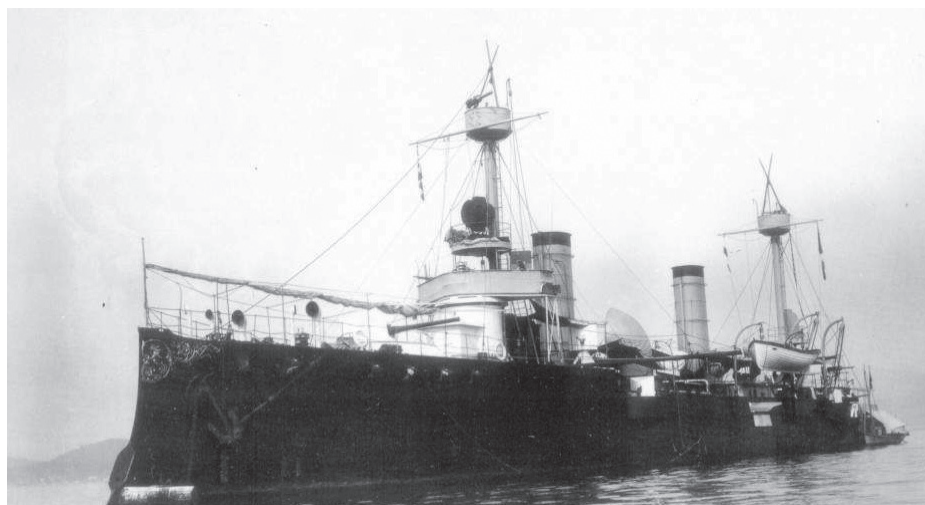
Portos do Estado de Sergipe, onde permaneceu por cerca de dois anos.

Em 8 de janeiro de 1913, Moura foi promovido a capitão de fragata por merecimento e assumiu funções na Superintendência do Material e de lá foi designado inspetor do Arsenal de Marinha do Pará.

O novo ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, designou Moura para o seu quarto comando no mar, o Cruzador-Torpedeiro *Tymbira*, que assumiu em 18 de março de 1914, pouco antes da irrupção da Grande Guerra. Em dezembro, Moura recebeu ordens de seguir para o Recife com o seu navio para a manutenção da neutralidade do Brasil na guerra que se iniciou em agosto. Lá chegou no dia 15 desse mês. O curso da história terá o seu desfecho no Recife.

O CASO *HOLGER*

Ao chegar ao Recife, o *Tymbira* pairou sob máquinas a fim de receber o práctico que levou o navio até dentro do molhe de atracação, tendo atracado na popa do *Rio Grande do Norte*.



Cruzador-Torpedeiro *Tymbira*

Após a atracação do *Tymbira*, Moura seguiu, como ordenava o Cerimonial da Marinha, para se apresentar ao governador do Estado de Pernambuco, General Emídio Dantas Barreto, que participara da Campanha de Canudos e fora até bem pouco tempo antes ministro da Guerra. Depois das apresentações de praxe ao governador, seguiu para se apresentar ao general comandante da 5ª Região de Inspeção do Exército.¹¹ No navio, Moura recebeu a visita do capitão do Porto do Recife o Capitão de Corveta Heráclito Belfort Gomes de Sousa¹².

Na conversa que tiveram na câmara, Moura apresentou as ordens que recebera do Estado-Maior da Armada (EMA) a respeito de como conduzir a tarefa de manutenção da neutralidade. Divergências logo surgiram, e Belfort propôs que o *Tymbira* suspendesse do atracadouro em que estava e pernoitasse na parte externa do porto, só regressando na parte da manhã. Essa solicitação ia contra a ordem do EMA de se economizar carvão e sobressalentes, o que foi participado ao capitão do porto. Moura então solicitou que Belfort enviasse uma mensagem telegráfica ao EMA propondo essa medida, com a qual inclusive não concordava. Belfort se recusou a enviar essa solicitação, pois para ele isso não era mais que “uma conversa, por que nenhuma autorização tinha para assim proceder”¹³. Prontificou-se, no entanto, a enviar um telegrama ao Ministro Alexandrino solicitando ordens a respeito.

Em paralelo e para não criar constrangimentos, Moura enviou, em 17 de

dezembro, ao chefe do Estado-Maior da Armada, Vice-Almirante Gustavo Antônio Garnier, um telegrama solicitando instruções de como proceder, em razão das alegações do capitão do Porto. Garnier, sem demora, lhe envia a seguinte resposta por telegrafia: “Deveis fundear dentro do porto. Forte Brum sentinella barra pode impedir sahida não autorizada de accordo Capimar. Saudações”.¹⁴

A ordem do EMA corroborava a posição assumida por Moura e apontava que o Forte Brum, pertencente à 5ª Quinta Região de Inspeção do Exército, seria o responsável por impedir qualquer saída de navios do porto sem autorização da Capitania. Imediatamente Moura retransmitiu o telegrama para Heráclito.

Ao mesmo tempo em que trocavam telegramas, o capitão do porto no Recife enviou um memorando a Moura, datado de 20 de dezembro, no qual indicava os navios alemães que se encontravam internados no porto. Eram 12 os navios internados e, pela lei de guerra, impossibilitados de sair do Recife, em razão da neutralidade brasileira. Da relação enviada ao *Tymbira* constavam os seguintes navios: *Eisenach*, *San Nicholas*, *Sierra Nevada*, *Tijuca*, *Henry Woermann*, *Corrientes*, *Walburg*, *Cap Vilano*, *Bahia Laura*, *Blucher*, *Santos* e *Gundrum*.¹⁵

O governo brasileiro, desde o primeiro minuto do conflito, manteve-se em uma atitude de total neutralidade, apesar de ter simpatias pelos países da Entente. Logo no início do conflito, 45 navios mercantes

11 Relatório do Caso *Holger*, escrito pelo Capitão de Fragata José Francisco de Moura. (Documentação particular disponibilizada ao autor pela Família Moura)

12 Chegou ao posto de almirante ao final dos anos 20.

13 Página 2 do Relatório do Caso *Holger*. (Coleção da Família Moura)

14 Página 3 do Relatório do Caso *Holger*. (Coleção da Família Moura)

15 Memorando s/n de 20 de dezembro de 1914, da Capitania do Porto do Estado de Pernambuco. (Documento constante dos arquivos da família Moura)

alemães e dois austro-húngaros solicitaram refúgios em portos nacionais, temerosos de serem apreendidos pela Marinha britânica, que mantinha forças navais no Atlântico. Imediatamente o governo de Venceslau Brás determinou o internamento desses navios e garantiu a salvaguarda de todos eles. Em 4 de agosto de 1914, fez publicar o Decreto 11.037, no qual fixou as regras de neutralidade em relação aos beligerantes, reiterando sua posição de se manter afastado da contenda que se desenrolava na Europa. O Brasil, assim, se comprometia perante os beligerantes a proteger esses navios contra unidades inimigas e a não permitir que suspendessem dos portos, sob pena de infringir suas próprias determinações de neutralidade. O temor era que esses navios se agregassem ao comércio e provocassem danos ao esforço de guerra aliado. Esse procedimento era rigorosamente fiscalizado pelo cônsul britânico local, que de tudo desconfiava¹⁶.

O internamento dos navios não significou o seu apresamento, tão-somente a permanência desses vapores em portos nacionais. Suas tripulações continuaram com os seus afazeres e tarefas diárias; não podiam, no entanto, suspender do porto.¹⁷

O capitão do Porto, nesse mesmo dia 20 de dezembro, informou ao *Tymbira* que recebera ordens da Inspetoria de Portos e Costas especificando que deveria ser empregado qualquer instrumento de força para impedir a saída do vapor alemão *Eisenach*.¹⁸ Heráclito foi explícito

ao afirmar que só contava com o *Tymbira* como esse elemento de força necessária para impedir a saída do navio alemão. A preocupação da Inspetoria com este navio tinha a sua razão de ser, pois o *Eisenach* estava fundeado no ancoradouro interno junto aos arrecifes e, assim, mais próximo de escapar do porto.

Moura não estava apenas preocupado com o *Eisenach*. Em verdade, oito navios alemães estavam junto aos arrecifes e poderiam escapulir do porto na calada da noite. Dessa maneira, enviou ofício ao comandante da 5ª Região de Inspeção do Exército, General Joaquim Pantaleão Telles de Queiroz, perguntando quais os recursos disponíveis no Forte do Brum para evitar a saída de navios internados.¹⁹

Pantaleão respondeu imediatamente no dia seguinte, afirmando que a 3ª bateria, localizada no Forte de Brum, dispunha de “poder ofensivo bastante para fazer respeitar as ordens das autoridades do Paiz, relativamente a nossa neutralidade na guerra Europeia, impedindo que qualquer navio mercante das nações belligerantes procure transgredir as mesmas ordens, sahindo do ancoradouro interno deste porto sem as precisas formalidades”. Complementava, entretanto, afirmando que todos os esforços para impedir a saída de navios internados seriam ineficazes devido à impossibilidade “que tem a Fortaleza de fazer o reconhecimento das embarcações que demandam a barra”. Finalizava dizendo que diariamente saíam vapores à

16 Para se compreender a atuação dos diferentes agentes do Reino Unido no Brasil, cito o livro *O Brasil e a Primeira Guerra Mundial*, de Francisco Teixeira Vinhosa.

17 Decreto 11.037, de 4 de agosto de 1914. Ver MARTINSb, *op.cit.*, p. 259, no qual são indicados alguns artigos que compuseram este decreto.

18 Ofício 1.351, de 20 de dezembro de 1914, da Capitania dos Portos de Pernambuco para o comandante do Cruzador-Torpedeiro *Tymbira*. (Coleção da Família Moura)

19 Ofício 295, de 21 de dezembro de 1914, do comandante do Cruzador-Torpedeiro *Tymbira* ao comandante da 5ª Região de Inspeção do Exército.

noite do Lloyd Brasileiro, autorizados pela Capitania do Porto, e que “qualquer vapor estrangeiro que, de má fê pretenda sahir também a noute, bastará preceder a qualquer dos nacionaes licenciados, burlando a vigilância visto não dispor a Fortaleza de um projector elétrico, aparelhos porta voses etc”.²⁰

Com essa resposta o General Pantaleão afirmou que podia impedir a saída dos vapores, mas que a identificação dos navios era problemática. Moura, ao receber essa comunicação, impacientou-se e logo enviou cópia desse ofício ao capitão do Porto, Comandante Belfort, que em resposta confirmou a “sombra de conhecimentos technicos que junto possuímos, a inefficacia do forte do Brum no assumpto que nos temos occupado”.²¹

Nova ordem do Cema surgiu, especificando que o *Tymbira* deveria permanecer atracado ao cais do Recife com os fogos apagados, como todos os navios que o antecederam, de modo a economizar carvão, o que o transformava em um elemento de defesa local totalmente ineficaz, visto que levaria algum tempo para suspender para qualquer ação. Era uma atitude mais rígida que o fundeio anteriormente determinado. O *Tymbira*, além disso, estava com baixo estoque de carvão. Presume-se, embora a documentação não seja explícita neste ponto, que os estoques da cidade do Recife estivessem também muito baixos e servissem para outras demandas que não incluíam os navios de guerra da Marinha.

Moura tinha consciência dessa fragilidade, no entanto deveria cumprir essa determinação do EMA. Além disso,

estava aguardando, por ordem do Cema, Vice-Almirante Garnier, o transporte *Sargento Albuquerque*, que estava procedendo do Rio de Janeiro para lhe fornecer carvão²². Acresça-se a isso a política de Alexandrino de economia rigorosa em razão da diminuição dos estoques mundiais de carvão, voltados para os países em luta. Tudo isso conspirava contra a atuação eficaz do *Tymbira*.

Os 12 navios que estavam localizados próximos dos arrecifes estavam com as proas para dentro do porto, o que teoricamente dificultaria a manobra de saída, pois teriam que aguardar um empurrador local para auxiliar o giro na bacia de manobra. Entretanto, por um motivo ainda inexplicado, Belfort autorizara o *Eisenach* a permanecer próximo aos arrecifes, dessa feita com a proa voltada para a saída do molhe, solicitando que o *Tymbira* fosse fundear ao lado do *Eisenach*. Ora, essa solicitação acarretaria o consumo de carvão de modo a manter o navio aceso, o que contrariava as ordens explícitas do Almirante Garnier.

Entre os dias 26 e 31 de dezembro de 1914, nenhum incidente ocorreu. A informação sobre os navios liberados para saírem à noite era passada pela Capitania dos Portos ao *Tymbira* e à 5ª Região de Inspeção, que repassava essa autorização ao Forte de Brum, como bem solicitara o General Pantaleão. A sistemática desse processo era simples. Mensageiros da Capitania traziam as autorizações pessoalmente para Moura, que tomava conhecimento e alertava seus subordinados sobre as saídas autorizadas.

20 Ofício 938, de 22 de dezembro de 1914, do Comandante da 5ª Região de Inspeção do Exército ao comandante do Cruzador-Torpedeiro *Tymbira*. (Coleção da Família Moura)

21 Memorando 1.359, de 24 de dezembro de 1914, da Capitania dos Portos do Estado de Pernambuco ao comandante do Cruzador-Torpedeiro *Tymbira*. (Coleção da Família Moura)

22 Memorando 984, de 26 de dezembro de 1914, do subchefe do Estado-Maior da Armada para o comandante do Cruzador-Torpedeiro *Tymbira*. (Coleção da Família Moura)

Moura estranhou não existirem senhas de confirmação emitidas pela Capitania, mas resolveu não interferir no processo de liberação de navios, a cargo de Belfort.²³ Nesse período não houve nenhuma saída noturna de navios do porto.

Na noite de 31 de dezembro para 1º de janeiro de 1915, um navio suspendeu sorrateiramente de seu local de atracação, também próximo dos arrecifes, e se dirigiu para fora da barra. Estava com a proa voltada para a saída e foi fácil escapular da vigilância do *Tymbira*, do Forte do Brum e dos inspetores da Capitania. Era o vapor alemão *Holger*, que não fora identificado na listagem enviada pelo Comandante Belfort para Moura. Belfort sabia da permanência desse vapor como o 13º navio internado e, por esquecimento ou falha administrativa, deixou de incluir o navio na lista enviada ao *Tymbira*. Para Moura, aquele navio era nacional. O certo é que o navio escapulira. O pessoal de serviço do *Tymbira* também falhara ao não perceber a saída de um navio à noite sem autorização. Pode-se explicar que, sendo noite de Ano Novo, a vigilância do grupo de serviço tenha sido negligenciada. O próprio Forte do Brum não percebera a saída do vapor alemão. Enfim, todos tinham responsabilidade pela fuga do navio internado.

O *Holger* era um vapor de 3.600 toneladas pertencente à Empresa Roland Linie, de Bremen, e havia descarregado, quando de seu internamento, uma grande quantidade de dinamite. Correram boatos no dia seguinte, posteriormente desmentidos, de que teria sido protegido por dois outros navios de guerra alemães, entretanto o Cônsul da Alemanha em Pernambuco, senhor Wittrock, reconheceu que a saída do

navio se dera irregularmente, pois ele não tinha os papéis devidamente legalizados pelas autoridades brasileiras.

Por ocasião da fuga do *Holger*, existiam no porto do Recife dez navios nacionais, os 13 da Alemanha, 14 do Reino Unido e cinco de outras nações, num total de 42 navios das mais variadas dimensões. Só nos dias 30 e 31 de dezembro chegaram ao Recife sete navios e deixaram o porto 11 vapores diversos. No Lamarão, onde se encontrara o *Holger*, outro navio britânico fundeou por algumas horas, o grande cruzador de batalha britânico *Inflexible*. Isso demonstra a complexidade da movimentação no porto tanto para a Capitania dos Portos como para o *Tymbira*.²⁴

No dia 1º de janeiro, o cônsul do Reino Unido em Pernambuco encaminhou ao ministro britânico no Rio de Janeiro uma reclamação formal pela falha em permitir a saída do *Holger* e pedia providências ao governo brasileiro. Esse representante no Recife diria o seguinte posteriormente:

Fi-lo, no cumprimento de meu dever. Parece-me que o nosso ministro já agiu pelo o que o senhor diz junto à Chancelaria brasileira. Reconheço entretanto a boa vontade, o esforço e a dedicação do Capitão do Porto a fim de manter a neutralidade do Brasil e a minha reclamação foi a mais amistosa possível, sendo como é meu empenho manter a melhor cordialidade com as autoridades navaes e militares brasileiras neste ponto.²⁵

No dia 2 de janeiro, os principais jornais do Recife noticiaram com amplas manchetes a fuga do *Holger*. O *Diário de Pernambuco* estampou: “O vapor alemão

23 Página 5 do Relatório do Caso *Holger*. (Coleção da Família Moura)

24 Dados retirados do *Diário de Pernambuco* de 30 de dezembro de 1914, página 5.

25 Publicado no *Jornal Pequeno*, do Recife, em 4 de janeiro de 1915, página 1.

Holger abandona o porto sem formalidades”. O *Jornal Pequeno*, em letras garrafais, exclamou: “Mais outro...enfim já três!”. Ele se referia ao fato de que o *Holger* era o terceiro navio alemão que se evadia do porto – o *Otavi* e o *Patagonia* haviam sido os primeiros internados que fugiram. O editorial do jornal terminava com a exclamação: “Para os ingleses o bom é que tem ainda 14 só aqui! Ao mar largo os que quiserem acompanhar os três evadidos!”²⁶. Uma sátira com ar de deboche que muito aborreceu tanto Moura como Belfort.

Nesse dia, Moura encaminhou um ofício ao General Pantaleão solicitando informações quanto à saída do navio. Pantaleão, em resposta, assinalou que “a Capitania do Porto d’este estado nunca solicitou da Fortaleza do Brum auxilio para impedir a sahida clandestina de navios pertencentes as Nações Belligerantes ancoradas n’este porto”. Pantaleão, como que refutando o seu próprio ofício anterior, respondeu que “a Fortaleza do Brum está impossibilitada de agir contra qualquer dos referidos navios que esteja (no original) no ancoradoro externo do Lamarão visto ter o seu campo de tiro para o mar completamente obstruído pelos vapores que se acham fundeados ao longo do quebra-mar construído sobre os arrecifes”²⁷. Essa resposta era conflitante com o ofício anterior de Pantaleão, que afirmara que podia impedir a saída dos vapores, mas que a identificação dos navios era problemática; além disso, ficou acertada a identificação e autorização de saída de navios, tanto reclamada por ele. Na hora da apuração dos fatos, todos procuravam

se justificar da falha em impedir a fuga do *Holger*, inclusive o combativo General Pantaleão, que quatro anos antes, como coronel comandante do 46º Batalhão de Caçadores em Manaus, determinou o bombardeio dessa cidade como forma de afastar o governador do cargo, à luz de documentação falsa que lhe chegou às mãos e que provocara a morte de diversos militares e civis na cidade, inclusive mulheres e crianças. Por esse ato, fora condenado a seis meses de trabalhos forçados. Com esse ofício resposta, Pantaleão incriminou Belfort e desmentiu uma afirmação anterior de que poderia impedir a saída dos navios internados.

Nesse mesmo dia, Moura determinou a mudança de posição do *Tymbira* para o ponto extremo do quebra-mar na entrada da barra, deixando os demais navios internados pela popa. Determinou então que o armamento de bordo estivesse pronto, principalmente os canhões de 101 e 57 mm. Propôs ao capitão do Porto também a instituição de uma senha de saída além da mensagem, empregando o apito ou a sereia de bordo.²⁸ Se tal atitude tivesse sido tomada por Moura no final de dezembro, as chances do *Holger* se evadir seriam menores, no entanto essa ação iria contra as determinações do Cema e do Ministro Alexandrino, que determinaram explicitamente a economia de carvão – nessa posição, no ponto extremo do quebra-mar, haveria consumo de combustível por se encontrar fundeado. Moura, por obediência a uma ordem escrita, cumpriu o que havia sido determinado, e o *Holger* escapuliu.

A notícia da fuga caiu como uma bomba no Rio de Janeiro. Reclamações

²⁶ *Jornal Pequeno*, em 2 de janeiro de 1915, página 1.

²⁷ Ofício nº3 de 2 de janeiro de 1915, do general comandante da 5ª Região de Inspeção para o comandante do Cruzador-Torpedeiro *Tymbira*. (Documento original da Coleção da Família Moura)

²⁸ Página 7 do Relatório do Caso *Holger*. (Coleção da Família Moura)

britânicas veementes foram encaminhadas ao governo de Venceslau Brás. Dizia o ministro britânico no Rio de Janeiro que o Brasil não cumprira suas próprias regras de neutralidade. Lauro Müller, ministro das Relações Exteriores, procurou imediatamente Alexandrino e se queixou da falha ocorrida no Recife. Alexandrino, em reunião com o Cema, Almirante Garnier, resolveu exonerar Moura e Belfort dos seus respectivos cargos como uma resposta imediata aos acontecimentos²⁹. O Cema então encaminhou um telegrama urgente a Moura, no qual especificava o seguinte: “Governo acaba receber reclamação Inglaterra pela saída vapor alemão ‘Holger’ forçado a exonerar responsáveis vós e Capitão do Porto não ter sido mantida regra neutralidade obrigado vir Rio justificar-se. Saude assignado ARMADA”³⁰.

O *Jornal Pequeno* levantou, em 4 de janeiro, uma hipótese nos seguintes termos:

A nossa reportagem apurou com certo cunho de veracidade que de uns dias para cá mais ou menos uma lancha arriada de um dos paquetes alemães esteve a comunicar uns com os outros. Uma vez ou duas sabe-se que burlando a vigilância do *Tymbira* – ai é que esse navio prestava atenção a essas cousas miúdas – ella foi lá onde estava o *Holger*.³¹

Era uma crítica severa ao *Tymbira* e ao seu comandante. O jornal levantou a hipótese de o navio de combate ale-

mão *Karlsruhe*, o único vaso alemão no Atlântico, estar esperando o *Holger* nas imediações do Recife, o que depois acabou não se confirmando. O jornal também criticou o governo afirmando que “a defesa das costas tal qual se faz nos paizes militarmente preparados, acarreta despesas elevadíssimas e o nosso governo segundo nos salta aos olhos nesse particular tem andado a passos de tartaruga”. O editorial continuou criticando o *Tymbira* ao mencionar que esse navio “estava encarregado não só da vigilância, mas também da defesa efficaz da barra” e que não cumprira a sua missão.³² Dois meses depois de sua fuga, o *Holger* internou-se em Porto Gallegos, na Argentina.³³ No mês seguinte, em abril, o governo argentino ocupou militarmente o *Holger* em razão de sua tripulação ter inutilizado suas máquinas.³⁴

Belfort alegou na imprensa que fora conversar com Moura no *Tymbira*, para se justificar; no entanto, não foi recebido por ele, pois o último considerou falha a condução do capitão do porto no caso.³⁵ Então Belfort dirigiu-se aos navios alemães *Eisenach* e *Cap Vilano* para realizar uma inspeção, isolando as estações telegráficas dos dois vapores. Tal ação em nada mudava o constrangimento com a fuga.

Para o lugar de Moura foi designado interinamente o Capitão de Corveta Bento de Barros Machado Pereira da Silva, em 11 de janeiro; para o lugar de Belfort, o Capitão de Mar e Guerra Rodolfo Ribeiro Pena, em 6 de janeiro. Alexandrino designou um oficial bem mais antigo que

29 Decreto 31, de 11 de janeiro de 1915, do Ministro de Estado dos Negócios da Marinha. (Documento original pertencente à Coleção da Família Moura)

30 Telegrama original, datado de 1º de janeiro de 1915, em poder da Família Moura.

31 *Jornal Pequeno*, 4 de janeiro de 1915, página 1.

32 *Ibidem*, página 3.

33 *Diário de Pernambuco*, 3 de março de 1915, página 2.

34 *Diário de Pernambuco*, 20 de abril de 1915, página 1.

35 *Diário de Pernambuco*, 4 de janeiro de 1915, página 3.

Moura e Belfort, em uma clara demonstração de preocupação com a situação no Recife, já que esta capitania deveria estar sendo dirigida por oficial mais antigo que capitão de corveta, posto de Belfort.

No dia de sua passagem de função, Belfort escreveu uma emocionada carta que foi publicada nos principais jornais da cidade. Nela procurou inocentar a si e ao governo de culpa por aquilo que ocorreu, declarando: “Como cidadão e como militar vos asseguro o governo tudo fez para ser evitada a sahida do *Holger* e o Sr almirante ministro da marinha na preocupação incessante de tudo prever, encaminhar, determinou ordens bem precisas, bem detalhadas que cumpridas a risca trariam os resultados para que foram dictadas e não registraríamos mais uma vez o que nos vem occupando”. Complementou que não houve erro de sua parte, pois isso iria contra o seu “tirocinio militar, beirando já os 28 anos”. Continuou sua missiva dizendo que, por telegrama, havia solicitado responder a conselho acreditando e desejando que seus atos e conduta “venham perfeitamente a limpo cabendo-me em termo, toda a culpabilidade, parte della, a innocencia a mais completa e absoluta”. Terminou a

carta afirmando ser inocente e que se fosse determinado pelo governo ser ele o único responsável pela fuga do vapor alemão, ofereceria “a tranquilidade de meu paiz e prestigio de meu governo e ministro da marinha que tudo previu e determinou e meu próprio sangue se a tal ponto chegar a reclamação”.

Uma pergunta surge imediatamente. Por que Belfort estava procurando inocentar Alexandrino e o governo do ocorrido? Por certo sabia da influência e do poder que Alexandrino desfrutava na Marinha e no governo. Colocando-se do lado do ministro, estaria tentando inocentar-se do fato? Belfort, como Moura, era um oficial digno e com uma brilhante carreira até ali, tendo inclusive já comandado um navio da classe do *Tymbira*, o *Tamoyo*. Não pareceria à primeira vista que ele procurasse se escusar de sua responsabilidade, mas haveria um conselho de investigação a ser conduzido no EMA. Ninguém queria ser o responsável pelo fracasso da ação. O que estava em jogo era a imputação da responsabilização pela fuga do *Holger*, e um ou os dois oficiais iriam pagar por isso. Ambos tinham a sua parcela de responsabilidade e deveriam se preparar para as consequências.



Cruzador-Torpedeiro *Tymbira*

No dia 9 de janeiro, Moura despediu-se de sua tripulação de modo muito emocionado e passou o comando ao imediato, Capitão de Corveta Frederico Villar. Era um comandante respeitado e toda a tripulação formou em sua homenagem, oferecendo-lhe um presente quando de seu desembarque. O evento foi noticiado na imprensa do Recife, e o *Diário de Pernambuco* desejou uma feliz viagem.³⁶ Embarcou no paquete *Rio de Janeiro* em direção à Capital Federal para responder ao Conselho de Investigação no EMA.

Não se tem disponibilizada na documentação a condução do Conselho de Investigação que apurou a fuga do *Holger*. Não se sabe os teores das questões suscitadas, o seu condutor e as respostas dos dois oficiais envolvidos. O que se tem são as consequências posteriores do conselho. Belfort foi inocentado, mas não regressou ao Recife. Atingiria o Almirantado ao final dos anos 20. Moura também foi inocentado e novamente nomeado por Alexandrino para reassumir o comando do seu querido *Tymbira*, em 25 de março de 1915.³⁷ Regressou ao Recife e permaneceu no comando até 15 de outubro, quando terminou seu tempo de comando regulamentar.³⁸ Passou o comando em Santos para seu colega Bento de Barros Machado da Silva, o mesmo que exercera o comando interino enquanto respondia a conselho no Rio de Janeiro.

O FIM DA CARREIRA DE JOSÉ FRANCISCO DE MOURA

Moura, ao passar o comando do *Tymbira*, sabia das implicações de uma exoneração de comando por falha ope-

racional, ainda mais em uma carreira em que a comparação entre pares era um dos requisitos fundamentais para a promoção aos postos superiores. Naquele período ocorria intensa interferência política nas promoções a oficial-general. O ministro sempre tinha a palavra final sobre quem deveria ser promovido. Atualmente há transparência nas promoções, mas naquele tempo era diferente. Não existia a Comissão de Promoções de Oficiais, mas apenas um parecer do Almirantado, composto por todos os 12 almirantes em atividade, que determinava quem seria o promovido por merecimento, item obrigatório para a promoção a contra-almirante.

Surpreendeu-se ao ser designado por Alexandrino para o seu quinto comando no mar, o Navio-Escola *Tamandaré*, cargo em que ficou por pouco tempo,³⁹ sendo designado, em final de dezembro, chefe da 3ª Seção do Estado-Maior da Armada, responsável por fiscalização e instrução para exercícios de tiro ao alvo, escolas profissionais e inventos militares. Foi trabalhar sob as ordens do Cema, Almirante Garnier. No ano seguinte Alexandrino o designou capitão dos Portos do Estado de São Paulo em Santos,⁴⁰ onde permaneceu por três anos, inclusive durante o período em que o Brasil já se encontrava em guerra contra a Alemanha.

Pensava Moura que o caso *Holger* fosse deixado para trás, mas não foi assim. No dia 12 de novembro de 1917, foi promovido a capitão de mar e guerra por antiguidade, o que significava uma grande dificuldade para a almejada promoção a contra-almirante. Alexandrino não esquecera o *Holger*.

36 *Diário de Pernambuco*, 10 de janeiro de 1915, página 3.

37 Decreto 1.130, de 25 de março de 1915. (Documento original em poder da Família Moura)

38 Decreto 3.651, de 15 de outubro de 1915. (Documento original em poder da Família Moura)

39 Decreto 4.374, de 16 de dezembro de 1915. (Documento original em poder da Família Moura)

40 Decreto 2.268, de 17 de junho de 1916. (Documento original em poder da Família Moura)

Em 5 de junho de 1919, Moura passou as funções de capitão dos Portos de São Paulo para o Capitão de Fragata Prudêncio de Mendonça Suzano Brandão.⁴¹ Em 22 de julho, o Ministro Almirante Gomes Pereira o nomeou para o cargo de comandante da Flotilha do Amazonas,⁴² no entanto Moura não chegou a assumir essa função, pois o novo ministro da Marinha, Raul Soares de Moura, que assumira quatro dias depois, nomeou-o comandante do Cruzador *Barroso*, o mesmo navio em que exercera a função de imediato em 1908, cancelando sua designação para Manaus. Esse comando era destacado e importante, pois o *Barroso*, o “Palheta de Ouro”, era uma vitrine da Marinha. Não se sabem as razões dessa mudança de comissão de Manaus para o Rio de Janeiro. Sua Fé de Ofício não aponta a assunção desse cargo na flotilha, mas somente o comando do *Barroso*. Lá permaneceu até outubro de 1920. O *Barroso* foi o seu sexto comando no mar e o seu último. O caso *Holger* ainda marcava Moura, no entanto suas chances de ser promovido a contra-almirante melhoraram, em razão das suas últimas comissões.

Nesse mesmo mês de outubro, assumiu o cargo de diretor das Escolas Profissionais, responsável pela formação dos praças da Marinha, e em dezembro de 1920 foi designado para assumir a função de vice-diretor da Escola Naval de Guerra, sob as ordens do Contra-almirante Felinto Perry. Moura já tinha 51 anos de idade e se aproximava a seleção para o Almirantado. Sabia que talvez tivesse alguma chance de sucesso. Presumo, à luz da documentação investigada, que não desejasse a promoção por graduação, pois para ele era uma indicação da Marinha para não continuar

na ativa. A promoção por graduação era concedida a quem se encontrava como o número 1 da lista de antiguidade de seu posto e denotava promoção por dever regulamentar e não por merecimento.

O Regulamento que orientava as promoções na Armada foi aprovado pelo Ministro Raul Soares de Moura em 7 de julho de 1920.⁴³ Em seu artigo 11 era estabelecido que as vagas a contra-almirante seriam preenchidas somente por merecimento pelos capitães de mar e guerra. Para a promoção por merecimento, o Almirantado deveria ser ouvido e recomendaria os oficiais por seus serviços e sua idoneidade profissional e moral (Artigo 1, letra a). Além dessa avaliação, a Junta de Saúde deveria verificar a necessária aptidão física para o serviço. Considerando que chegasse como número 1 da lista de capitão de mar e guerra, ele seria alçado imediatamente a contra-almirante graduado e poderia continuar no serviço ativo, independente da escolha por merecimento. Não era demeritório, mas, para um oficial altivo e orgulhoso como Moura, poderia significar uma indicação negativa da Marinha quanto a sua permanência no serviço ativo, pelo menos assim percebo.

No início de 1921, Moura enviou uma carta ao Presidente da República, Epitácio Pessoa, na qual expressava toda a sua frustração com o rumo dos acontecimentos. Como um documento histórico, ela é fundamental para se compreender o estado de espírito daquele oficial que via sua carreira desvanecer, em parte por um fato de que, segundo pensava, não era o culpado. Cumprira uma determinação superior, e os fatos ocorreram sem o seu controle. O

41 Decreto 2.587, de 21 de maio de 1919. (Documento original em poder da Família Moura)

42 Decreto 3.408, de 22 de julho de 1919. (Documento original em poder da Família Moura)

43 Decreto 14.250, de 7 de julho de 1920.

caso *Holger* continuava a atormentá-lo. Escreveu Moura o seguinte:

Exmo Sr Dr Epitacio da Silva Pessoa, DD Presidente da Republica.

Não fosse a maldade existente entre os homens e principalmente entre aquelles que lidão no mesmo officio, não fosse a severidade a que me impuz durante toda esta minha vida militar, não fosse também a presumpção que sempre acompanhou meu amor próprio durante estes annos de serviços prestados à Marinha de Guerra no exercicio de varias commissões e eu não seria obrigado a vir, mui respeitosamente, importunar o preocupado espirito de V.Exa e pedir vossa esclarecida attenção para a promoção que vae ser feita no Corpo da Armada no elevado posto de Contra-Almirante. Filho de um obscuro collecter de rendas da Vila de Japarutaba, Estado de Sergipe, consegui ser matriculado no Collegio Naval no anno de 1884; e agora, após trinta e oito annos de effectivo serviço militar, apenas interrompido por uma licença de treis mezes, requerida para tratamento de saúde, graças a nosso Deus Mizericordioso e a toda vontade e enormes sacrificios de meu pobre pae, Antonio Nunes de Moura, fallecido em 1892, me foi dado alcançar o numero dois do quadro de Capitães de Mar e Guerra, concorrendo, em consequência, a promoção que vae ser feita para preenchimento da vaga aberta com a recente reforma do Sr Vice-Almirante Thedim Costa. Todo o meu curso no Collegio como na Escola Naval foi plenificado; todas as promoções que obtive foram feitas por merecimento, excepção

desta última que por contingências de occasião, foi por antiguidade, a fim de que fosse também promovido o inditoso collega, Comandante do E. “São Paulo”, Capitão de Mar e Guerra Cesar Augusto de Mello. Não conheço, graças a Deus, inimigo algum, mesmo entre os de minha classe; mas talvez exista algum superior hierárquico que me vote particular e gratuita malquerença. Não peço a V.Exa minha promoção ao posto de Contra-Almirante; peço, sim, que antes de ser feita, antes de ser assignada essa promoção, seja eu arguido sobre qualquer accusação que me tenha sido attribuida, capaz de prejudicar todos os meus interesses, toda a minha vida militar, e que não tenha encontrado defeza na fé de officio que me pertence. Incluso encontrará V.Exa a relação das commissões que tenho exercido. Nunca pedi, como também nunca deixei de cumprir qualquer commissão que me fosse cometida; e talvez por isso mesmo não se encontre na referida relação nenhuma commissão considerada brilhante ou de relevo. Dos distinctos officiaes, meus collegas, da Casa Militar poderá V.Exa requizitar informações a meu respeito, alem daquellas contidas nas três cartas particulares que vão appensas. Confiando muito na imparcialidade e na justiça que tem sempre caracterizado os actos de V.Exa, subscrevo-me. Capitão de Mar e Guerra José Francisco de Moura.⁴⁴

O Presidente Epitácio Pessoa não o recebeu, e no dia 13 de julho de 1921 Moura foi promovido a contra-almirante graduado.⁴⁵ Segundo percebo, para Mou-

44 Cópia da carta cedida ao autor por Wanda Moura de Almeida Silveira.

45 Carta Patente de 2 de agosto de 1921, promovendo o Capitão de Mar e Guerra José Francisco de Moura, por gradação, ao posto de contra-almirante. Assinada por Epitácio Pessoa e Joaquim Ferreira Chaves. (Documento original de posse da Família Moura)

ra sua promoção se dera por dever de necessidade regulamentar e não por merecimento, como determinava o decreto de promoções de 1920. Em verdade, a promoção a contra-almirante graduado não era um fator demeritório, e acredito que Moura até pudesse permanecer no serviço ativo contrariado; no entanto, uma semana depois de sua promoção, em 19 de julho, solicitou sua transferência para reserva. Por que a reserva? A única explicação seria o convite para uma função que o desagradava. O Regulamento de 1920 especificava, em seu artigo 145, que a consulta para determinada comissão só seria permitida aos capitães de mar e guerra e oficiais-generais quando conviesse à administração. A negativa em assumir uma nova função só teria como consequência sua reserva a pedido.

Acredito que a promoção por graduação e uma nova comissão que não era de seu interesse convergiram para a sua solicitação de transferência para a reserva. Pelo o que pude perceber, o caso *Holger* foi o determinante para a sua promoção a capitão de mar e guerra por antiguidade e, no futuro, para sua saída da Marinha.⁴⁶

Anos depois ainda guardava intacta a documentação do caso *Holger* em seus pertences pessoais.⁴⁷ Morreu em plena Segunda Guerra Mundial, no ano de 1943, com 74 anos. Um sentimento ainda guardava

intacto: seu amor pela Marinha e a saudade de seus amigos e contemporâneos⁴⁸.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Existia, até bem pouco tempo atrás, uma crença do público em geral de que a História devia ser a análise dos grandes fatos políticos e a descrição da biografia dos grandes homens. O que interessava era o curso dos grandes acontecimentos e a vida dos homens que alteraram o curso dessa História. Na História Naval não era diferente.

A partir da segunda metade do século passado, a historiografia corrente voltou-se também para a vida dos obscuros, do homem comum e dos participantes marginais nos eventos históricos. Dessa análise



Capitão de Mar e Guerra José Francisco de Moura

se podiam-se compor quadros mentais correntes, percepções cotidianas e sentimentos particulares que indicariam “sentimentos” temporais e locais importantes para se analisar determinado período histórico em determinado grupo ou comunidade social. Fatos que, comparados com os grandes eventos, seriam considerados supérfluos, passaram a ter relevância na escrita da História. O historiador contemporâneo começou a investigar o cotidiano como um indício fundamental para a análise do período estudado. Essa era a micro-história.

46 Sua neta Wanda não soube me informar por que seu avô pedira transferência para a reserva. Disse-me que ele evitava esse assunto e dizia apenas que seu tempo na ativa tinha encerrado.

47 Graças a isso foi possível investigar o caso *Holger*.

48 Esse fato me foi relatado por sua neta, Wanda Moura de Almeida Silveira, em 2012.

O mesmo se deu na História Naval contemporânea. Tem-se escrito intensamente sobre os feitos gloriosos, os grandes heróis e os grandes acontecimentos navais do passado. Isso é importante, mas não suficiente. Os casos e os homens do passado, no próprio curso da História, que não tiveram grande repercussão precisam ser lembrados e discutidos. Suas experiências cotidianas poderão nos trazer esclarecimentos sobre a dinâmica social do período histórico analisado.

O propósito deste artigo foi trazer à discussão um fato esquecido na historiografia naval brasileira, o caso *Holger* que tanto transtorno provocou naquele período e que se perdeu no tempo histórico, um fato relevante que se tornou irrelevante com o passar do tempo. Personagens que dele participaram foram atingidos, e alguns, como o Almirante José Francisco de Moura, tiveram suas carreiras interrompidas. As contingências da profissão fazem com que alguns tenham sucesso e outros, fracassos. Isso faz parte da vida, e não se pode condenar o sistema por isso.

O caso *Holger* demonstrou tudo isso. Um fato esquecido que ressurgiu na histó-

ria da Marinha do Brasil. Alguns leitores podem discordar das atitudes de José Francisco de Moura. Outros podem concordar com ele. O certo é que a Marinha que temos hoje é o resultado do trabalho de homens como ele, com suas virtudes e defeitos por serem exatamente humanos.

Pouco antes de falecer, em 1943 o Almirante Moura entregou a sua neta Wanda os documentos que conformavam o caso *Holger*. O que ele desejava é que esses papéis algum dia chegassem ao conhecimento público. Por cerca de 73 anos esses documentos permaneceram esquecidos. Apesar de ter saído da Marinha prematuramente, o Almirante Moura nunca culpou a instituição que abraçou com apenas 15 anos de idade e onde permaneceu por 37 anos. Aquele caso o atormentou até o fim de seus dias, porém nunca culpou ou reclamou de alguém.⁴⁹

Minha tarefa, como oficial de Marinha e historiador, foi disponibilizar a documentação deste acontecimento perdido no tempo durante uma época de crise que foi a Grande Guerra de 1914 a 1918 e procurar interpretá-lo com os olhos da micro-história e do próprio Almirante José Francisco de Moura.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; Primeira Guerra Mundial; História da Marinha do Brasil; Marinha da Alemanha;

49 Informações colhidas de sua neta Wanda Moura de Almeida Silveira em 2012.