



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL DA AMAZÔNIA

PABLO NUNES PEREIRA

A MARINHA DE GUERRA NA AMAZÔNIA: SEGURANÇA E MODERNIZAÇÃO
(1890-1918)

Belém
2017

PABLO NUNES PEREIRA

**A MARINHA DE GUERRA NA AMAZÔNIA: SEGURANÇA E MODERNIZAÇÃO
(1890-1918)**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia (PPHIST), da Universidade Federal do Pará (UFPA), como requisito para obtenção do título de Mestre em História Social da Amazônia.

Orientador: Prof. Dr. William Gaia Farias.

Belém

2017

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
Biblioteca de Pós-Graduação do IFCH/UFPA

Pereira, Pablo Nunes

A Marinha de Guerra na Amazônia: segurança e modernização (1890-1918) / Pablo Nunes Pereira. - 2017.

Orientador: William Gaia Farias.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação
em História Social da Amazônia, Belém, 2017.

1. Marinha - Forças Armadas - História (1890-1918).
 2. Marinha - Amazônia - História (1890-1918).
 3. Marinha - História - (1819-1918).
 4. Segurança Nacional - Amazônia.
 5. Amazônia - Defesa.
- I. Título.

CDD 22. ed. 359.409811

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL DA AMAZÔNIA

A MARINHA DE GUERRA NA AMAZÔNIA: SEGURANÇA E MODERNIZAÇÃO
(1890-1918)

Pablo Nunes Pereira

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia (PPHIST), da Universidade Federal do Pará (UFPA), como requisito para obtenção do título de Mestre em História Social da Amazônia.

Orientador: Prof. Dr. William Gaia Farias.

Aprovada em: __/__/____

Banca examinadora:

Professor Doutor William Gaia Farias (Orientador - UFPA)

Professora Doutora Maria de Nazaré dos Santos Sarges (Avaliadora interna - UFPA)

Professora Doutora Franciane Gama Lacerda (Avaliadora interna – UFPA)

Professor Doutor Mário Médice Costa Barbosa (Avaliador externo – UFPA)

À minha mãe, Maria del Carmen.

Resumo

Esta dissertação objetiva discutir o exercício da segurança nacional através do discurso de modernização da Marinha de Guerra na Amazônia no período de 1890 a 1918. O recorte é delimitado pela publicação, em 1890, do livro *The influence of sea power upon history 1660-1783*, do almirante americano Alfred Mahan, tendo notório impacto sobre a maneira de pensar as marinhas pelo mundo, já que propunha a tese de que o domínio do mar era o elemento essencial para o desenvolvimento das nações, e pelo fim da Primeira Guerra Mundial, em 1918, o que considero marco por tal conflito representar a prova de fogo de todos os projetos de modernização em curso no Brasil e em países como Estados Unidos, Inglaterra, França, Alemanha, Rússia e Japão e que, portanto, o período posterior a esse provavelmente representou uma guinada técnica na ideia de modernização das forças navais. Considerando a hipótese de que o projeto de modernização pensado de Mahan aos programas navais de 1904 e 1906 representam a construção de uma arte da guerra nos mares diferente de todos os períodos anteriores, e avaliando os seus desdobramentos na Amazônia, concluo que paralelamente a isso, houve a construção de uma arte da guerra nos rios, que respeitava a lógica própria dos meandros hidrográficos. Para defender tal argumento, a dissertação está estruturada em três capítulos: no primeiro, analisa-se o processo e a prática da modernização nas forças navais a nível internacional e nacional, sendo este último representado sobretudo pela esquadra do Rio de Janeiro; no segundo, analisa-se a segurança na Amazônia e a consequente construção da arte da guerra nos rios e no terceiro, os desdobramentos sobre o cotidiano dos militares da Marinha na região, analisado através dos ofícios, das relações sociais dentro da força e pelo corpo e sua relação com a saúde.

Palavras-chave: História da Marinha na Amazônia. Modernização. Segurança nacional.

Abstract

This master's degree dissertation intends to discuss the exercise of the national security through the modernization speech of the Navy at Amazon at the period of 1890 to 1918. The chronological cut is delimited by the publication, in 1890, of the book *The influence of sea power upon history 1660-1783*, by the American admiral Alfred Mahan, having notorious impact on the ways of thinking the navies around the world, since proposed the thesis that the control of the sea was the essential element to the development of the nations, and by the end of the First World War, in 1918, which I consider a mark because the real test of all modernization projects in course in Brazil and countries such as United States, England, France, Germany, Russia and Japan and, then, the posterior period to that probably represented a technical change in the ways of modernization of the sea forces. Whereas the hypothesis that the modernization project thought by Mahan to the naval programs of 1904 to 1906 represented the built of an art of war at the seas different from all past times, and rating its consequences at Amazon, I concluded that, in parallel, it was built an art of war at the rivers, of which followed the logic itself of the hydrographic meanders. To defend such argument, the dissertation is structured in three chapters: the first analyses the process and the practices of naval modernization in international and national levels, and in the second case, mainly represented by the fleet in Rio de Janeiro; the second analyses the security in Amazon and the consequent building of an art of war in the rivers and the third, the military daily consequences at the region through the work abilities, the social relations inside the armed force and the body and its nexus with the health.

Keywords: History of the navy in Amazon. Modernization. National Security.

Índice

Introdução	1
Capítulo 1 – Modernização e Segurança Nacional	6
1.1 Questões de modernização.....	7
1.2 Uma patriótica missão: os programas navais.....	30
1.3 Prova de fogo.....	48
Capítulo 2 – Segurança e defesa da Amazônia: a arte da guerra nos rios	52
2.1 A Revolta de 11 de junho e o combate nos rios.....	53
2.2 Modernização e poder naval nos rios amazônicos.....	65
2.3 Capitâneas dos Portos do Pará e Amazonas: vigiando águas e homens.....	74
Capítulo 3 – Corpos e almas marcados: cotidiano dos marinheiros na Amazônia	103
3.1 Dos ofícios aos corpos, dos indivíduos ao espírito de corpo.....	105
3.2 Saúde e doença, vida e morte na Amazônia.....	135
Considerações finais	161
Referências	
bibliográficas	167
Fontes pesquisadas	163
Anexo	
Imagens	168

Introdução

A presente dissertação é fruto de pesquisas realizadas tanto ao longo do curso de mestrado como no período de iniciação científica. Em termos abrangentes, o objeto de estudo é a atuação da Marinha de Guerra na Amazônia no período de 1890 a 1918. Embora o objeto de estudo seja um tema específico na confluência de searas distintas dentro dos estudos históricos, compreendo ser sempre necessário dialogar com diversas possibilidades distintas, como a guerra, os militares, a modernização, a Amazônia.

A guerra é, talvez, um dos aspectos mais antigos a fazer parte do espírito humano ou das sociedades humanas. De Sun Tzu a Maquiavel, de Hobbes à Declaração Universal dos Direitos Humanos, ela surge e incomoda a consciência científica, filosófica e das artes como um dos temas mais complexos e reflexivos.

Em Sun Tzu, a guerra já não era considerada o momento da anarquia total, da falta de ordem e do combate de todos contra todos, mas um instrumento artístico, sobre o qual repousavam tanto a técnica como uma espécie de espírito engajado para isso. Em Clausewitz, a guerra se tornou um instrumento racional de uso político. Como o prefácio de *Da Guerra* aponta¹, as aspirações de Clausewitz sobre o uso da guerra encontrariam plenitude na Alemanha nazista, que a utilizou da maneira mais reflexiva do ponto de vista estratégico, adotando táticas como a *blitzkrieg*, a guerra relâmpago a ser vencida o quanto antes, como tornando o esforço de guerra essencial para a própria manutenção da sociedade. Quando, em 1890, o almirante americano Alfred Thayer Mahan publicou o seu livro *The influence of sea power upon history*, o qual será fundamental para esta dissertação, compreendo que sua intenção era a mesma em relação à guerra naval. Entendo, entretanto, que os imperativos de Mahan só não tomaram a mesma proporção que Clausewitz porque nós, humanos, não habitamos o ambiente aquático.

Da obsessão ou necessidade humana pela guerra, há a longos tempos na história grupos dedicados exclusivamente a ela. Os militares, eleitos neste como o principal seguimento grupo humano a ser estudada se estruturaram com o discurso de dedicação em torno dos modos de fazer e pensar a guerra, embora as relações pesquisadas no âmbito da História Militar extrapolem em muito tal concepção. É essencial pontuar que essa definição de militares enquanto grupo é, antes de tudo, uma generalização. A composição social, as relações, a formação, a atuação e o pensamento da força naval brasileira diferiam muito da força terrestre. O primeiro impacto que me fez duvidar da abrangência dos militares foi a

¹ RAPOPORT, Anatole. Prefácio. In: CLAUSEWITZ, Carl von. **Da Guerra**. 3ª ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2010.

própria composição hierárquica: para muito além dos nomes equivalentes, a presença deste ou daquele círculo hierárquico na prática é bem distinto, além da possibilidade de existir hierarquias transversais de quadros e corpos que não compõem o eixo comum da Marinha são alguns dos elementos que a diferem do Exército a princípio. A própria trajetória dos militares da Marinha, imersa em relações políticas, sociais e culturais diferentes é sintomática da necessidade de ampliar os estudos sobre a História Militar.

Num primeiro momento, a Amazônia, que aos dias atuais é pensada tanto em termos oficiais (a região norte) como em termos ecológicos e aqueles dias estudados no recorte deste trabalho se resumia, nos discursos da Marinha, aos estados componentes da bacia hidrográfica do rio Amazonas, parece ser apenas um espaço eventual dentro de um espaço amostral que é o Brasil. No entanto, as suas particularidades rendiam tanto um choque entre as ordens emanadas do alto escalação da Marinha como os paradoxos com as próprias ideias de modernização e de guerra naval as quais a instituição estava imersa. Nos meandros amazônicos, é possível vislumbrar tanto os traços de um país que aspirava a uma determinada ideologia (a de modernizar tecnologicamente máquinas e homens) como as originalidades de um meio que tem seu próprio curso.

O moderno, categoria tão mencionada na documentação analisada, é um esforço psicológico de uma época, a da virada do século XIX para o XX, de ressignificar seu próprio passado e adiantar um futuro que assombrava as mentes de militares, intelectuais e políticos. O progresso, o moderno através dos poderosos navios a vapor compostos de ferro e aço com armas capazes de destruir uma cidade parece pairar ansiosamente em relatórios ministeriais, no esforço de atualização de armas, combustíveis, instrumentos de navegação e mesmo textos produzidos dentro da força, como na Revista Marítima Brasileira: recolher os velhos navios de madeira e vela, modificar os vapores já existentes, adquirir novas belonaves se tornou um esforço obsessivo em um país que aspirava os ares de uma grande potência jovem como a República, mas poderosa como o encouraçado Minas Gerais, aportado no Brasil em 1910.

Em todas as colocações gerais feitas até aqui, há em comum o efeito borboleta. Paralelo aos grandes modelos e hipóteses explicativas muitas vezes tentadas para compreender os seres humanos, há sempre as particularidades que alteram o curso das coisas. O grau de compreensão do passado é sempre condicionado a uma particularidade que permite apenas a perspectiva de regularidades no tempo, mas nunca leis que emanem todos os eventos dentro de um horizonte de condições conhecidas.

Do ponto de vista prático, o recorte deste trabalho define o horizonte de eventos analisado mais especificamente, mas não limita a análise a outras questões que os

influenciaram e os transpõem temporalmente. O ano de 1890 é a data de publicação do livro *The influence of sea power upon history*, do almirante americano Alfred Mahan, o qual exerceu grande influência sobre o pensamento militar-naval das marinhas ao redor do mundo e da Marinha de Guerra brasileira. O livro lançava a tese de que o domínio do mar era o fator determinante para o desenvolvimento das nações, e por isso, o controle de todos os assuntos relacionados a ele era de fundamental importância para o soerguimento dos países. No seguimento à sua tese, Mahan também aponta nos poderosos navios encouraçados, verdadeiras fortalezas de ferro e aço, como os grandes símbolos do domínio sobre o mar. Tal pensamento foi basilar para os discursos e os programas de modernização da força naval brasileira, os quais pressuponho terem influenciado todos os comportamentos da Marinha verificados a nível nacional e na Amazônia. O ano de 1918 é o final da Primeira Guerra Mundial e, embora ela não seja objeto direto de estudo deste trabalho, ela se revestiu de uma importância para a perspectiva lançada por Mahan: a guerra foi, a um só momento, o resultado parcial das aspirações de conquistas seja do sistema capitalista/imperialista, no plano político-econômico global, seja na abundância de meios para produzir a guerra que o próprio Mahan contribuiu, e também a prova de fogo a todos os projetos de construção de marinhas poderosas: os encouraçados, os submarinos, os torpedos, os canhões de tiro rápido se encontraram num frenesi de discursos de modernização.

Sobre as ideias mais abrangentes lançadas, a questão inicial com a qual este trabalho iniciou foi delinear quais os modos de exercício da segurança nacional. Para tanto, lancei olhares para a estrutura de funcionamento, a cadeia de comando e o *modus operandi* de todas as unidades, órgãos e repartições da Marinha no período em questão, resultando na proposição de duas categorias distintas de análise componentes do elemento segurança nacional: a defesa e a vigilância. À defesa, estariam relacionados tanto o uso dos navios de guerra e do poderio naval disponível bem como a atuação pontual em comissões e operações. É a atuação principal nos tempos de guerra. À vigilância, estariam relacionadas tanto o policiamento dos rios e mares como o controle sobre embarcações mercantes, produtos e pessoas.

No decorrer das pesquisas, a ideia inicial de estudar a segurança nacional se esmaeceu diante da complexidade de relações existentes. Essencialmente, considero que as ponderações de meu orientador, bem como da banca de qualificação realizada me apontaram a direção de conhecer a realidade cotidiana desses militares. Dadas as dificuldades documentais de se atingir pessoas num universo social que buscava, antes de tudo, a totalidade, a homogeneidade expressa desde o uniforme, parti para questões relacionadas ao corpo, à doença e aos ofícios realizados. Nesse sentido, verifiquei que a atuação da força naval,

especialmente pelos navios de guerra e os rumos almeçados não correspondiam apenas a um exercício de segurança, mas a uma arte da guerra específica. O que Mahan produziu e que submergiu em discursos, artigos científicos na instituição e na atuação cotidiana foi uma forma de agir, pensar e viver a guerra e não-guerra, isto é, o momento de prontidão de meios para a guerra.

A navegação á vapor, a introdução de novos materiais e a construção de tipos diferentes de embarcações de guerra alteraram tanto as marinhas e os militares da virada do XIX ao XX, que se produziu uma arte da guerra nos mares. As marinhas de fato, surgiram com o vapor, apontando uma das possibilidades que Mahan pondera, já que os navios, e não os seus tripulantes, se tornaram a verdadeira arma de combate.

Ante tais conclusões parciais, surgiu a dúvida que fundamentou a escrita desta dissertação: existe uma arte da guerra dos rios, ou seja, diferente dos mares? A questão não apenas justifica o pensar sobre os motivos de permanência da Marinha nas regiões fluviais do Brasil em geral e na Amazônia em particular como também tracejam as originalidades do estudo dos militares na região.

A tese defendida por este trabalho é que existe uma arte da guerra nos rios que é fundamentada sobre três questões: a incompatibilidade com os modos de se fazer a guerra nos mares, a utilização de meios e formas de agir específicos nos rios e a construção de relações sociais entre os militares que eram particulares da Amazônia, ainda que encontrassem semelhanças com o resto do país. A guerra nos mares era o próprio desafio de enormes máquinas de destruição, ou monstros marinhos, cuja metáfora era recorrente, ante à imponência dos próprios mares. A guerra nos rios era o desafio do respeito às sutilezas dos contornos hidrográficos, que inutilizava os monstros marinhos e demandava embarcações menores. Nos mares, os encouraçados e cruzadores eram os navios de linha, praticamente os próprios países digladiando em mastodontes² a sua pujança. Na Amazônia, as pequenas canhoneiras eram os navios de linha, empenhados muito mais na destreza de conquista dos meandros da bacia. Nos encouraçados e nas esquadras, almirantes, oficiais superiores e uma quantidade enorme de tripulantes revezavam o funcionamento de um corpo de navios distintos que cumpriam papéis diferentes no grande teatro de operações. Nos rios, eram os tenentes, o jovem oficialato, que comandavam os meios de guerra, onde tripulações menores agiam, inclusive, em combate direto pela proximidade que as partes em confronto ficavam.

² Com certa frequência, a expressão “mastodonte” era utilizada tanto nos relatórios do ministério da Marinha como em artigos na Revista Marítima Brasileira para se referir aos navios encouraçados e aos grandes cruzadores. Tal expressão faz alusão aos grandes mamíferos do Pleistoceno, semelhantes aos mamutes.

Nas esquadras pelo litoral brasileiro, os corpos trabalhavam com a concorrência de toda a hierarquia e dos órgãos que a Marinha dispunha. Nos rios, a precariedade de meios e de pessoal conviviam com o abafado das selvas, ampliando inclusive, o rol de funções desempenhadas pelos marinheiros.

Em termos metodológicos, foi extensa a quantidade de fontes de variados tipos utilizada. As maiores dificuldades vieram, apesar disso, em encontrar pessoas no meio de uma imensidão de números, navios e armas. Utilizei largamente de quadros, levantamentos e registros que serão apresentados neste trabalho, o que tem uma dupla função. Em primeiro lugar, considero importante para um panorama geral de aspectos estudados, assim como em facilitar a visualização de assuntos como os tipos de navios ou as doenças registradas. Em segundo lugar, isso dialoga com o próprio comportamento da Marinha. Uma das formas mais eficientes de exercer controle sobre os assuntos de jurisdição da força é o conhecimento, a catalogação, o registro. O cruzamento de fontes também foi essencial para desenhar parâmetros de entendimento das circunstâncias analisadas.

Para lograr a hipótese defendida por este trabalho, o estruturei em três capítulos. No primeiro, analiso as transformações que passaram os navios de guerra e as marinhas ao longo do século XIX e parte do XX. Assim, busco dialogar com as linhas de pensamento que influenciaram a Marinha de Guerra do Brasil e a construção da arte da guerra nos mares. Ele está dividido em três seções: na primeira, analiso as questões de modernização, onde faço as conexões entre o âmbito internacional dessas mudanças; na segunda, analiso os programas navais realizados no Brasil no período e seus desdobramentos e na terceira, as consequências práticas dos diversos projetos na Primeira Guerra Mundial. No segundo capítulo, analiso a construção da arte da guerra nos rios na atuação bélica e vigilante da Marinha na Amazônia. Ele está dividido em três seções: na primeira, analiso a participação da Marinha na Revolta de 11 de junho de 1891, em Belém; na segunda, analiso os desdobramentos do discurso de modernização para a mudança dos navios de guerra na própria região e na terceira, analiso a atuação cotidiana das Capitânicas dos Portos do Pará e Amazonas. No terceiro capítulo, analiso as relações entre os militares na Amazônia especialmente através dos ofícios exercidos e da relação com o corpo e as doenças. Está estruturado em duas seções: na primeira, analiso a construção do espírito militar e de corpo e na segunda, a dualidade cotidiana entre saúde e doença prevalente no período. Em todo o trabalho, busco estabelecer conexões entre a Amazônia, as políticas desenvolvidas em nível nacional pela Marinha e o âmbito internacional.

Capítulo 1 – Modernização e Segurança Nacional

O moderno se relaciona com o passado. Modernizar, o ato de tornar moderno, é uma ruptura com o passado ou com um passado determinado. Como argumenta Le Goff, o par antigo/moderno pode tanto representar a antítese ou o paradoxo como uma relação de continuidade: os modernos, a recusa formal ao medievo – o defasado - e a retomada à antiguidade – o clássico³.

A ideia da Marinha de Guerra brasileira entre o final do século XIX e início do XX de modernizar-se era, portanto, produto de uma consciência histórica, da necessidade de romper o atraso de sua esquadra. Muito além do aspecto físico, a modernização incluiu em si a apreensão de um novo modo de ver o mundo: das marinhas como suporte aos países, nasceu a compreensão delas como protagonistas do próprio desenvolvimento das nações com a teoria do poder naval, do almirante americano Alfred Thayer Mahan. Modernizar navios e homens era, acima de tudo, garantir as condições para dominar o mar e, assim, garantir o progresso.

Como tratarei nas seções seguintes, a bibliografia que trabalha o processo tem dado ênfase a diversos atores, mas principalmente às relações internacionais e aos atritos diplomáticos que motivaram e delinearão gradativamente os programas navais de 1904 e 1906. Ao conceber a chegada do navio de guerra mais poderoso do mundo, o encouraçado Minas Gerais, em 1910 a uma potência menor como o Brasil, simultaneamente tal historiografia tem trabalhado o incômodo de países como Chile e Argentina e o navio como representação do poder que a própria República desejava emanar. Ao analisar especialmente documentos institucionais, procuro alargar tal compreensão, demonstrando que, paralelo à reação de setores da sociedade (políticos, intelectuais, jornalistas e outros), a Marinha construiu visões sobre o que seria modernizar a Armada através do estudo e da observação minuciosos de novos avanços tecnológicos, conflitos e doutrinas militares. Esses militares não procuravam apenas as melhores embarcações para defesa do país, eles buscavam compreender as leis históricas que regessem a estratégia naval, os princípios que garantiriam, em sentido prático, o controle do mar e o desenvolvimento consequente do Brasil. Eles buscavam verdades históricas.

O sentido da modernização alinhava-se ao sentido de existência da própria Marinha, isto é, garantir a defesa da pátria no exterior e manutenção da ordem no interior⁴. Garantir a

³ LE GOFF, Jacques. Antigo/Moderno. In: **História e memória**. Tradução Bernardo Leitão [et. al.]. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990.

⁴ Governo Federal / Constituições / Constituição de 1891 / art. 14.

segurança do Brasil era garantir o controle sobre seus mares e o conseqüente progresso, bem como de suas instituições, pois, como escreveu o segundo-tenente Alfredo Reginaldo Teixeira à Revista Marítima Brasileira⁵, ao refletir sobre a questão do Acre, onde o emprego da Divisão Naval do Norte deu suporte às ações do Ministério das Relações Exteriores e do Barão do Rio Branco, somente com a garantia do uso da força, seria possível sustentar o direito⁶, daí manter uma Marinha capaz de combater e dissuadir possíveis inimigos.

Os navios contemplados nos programas navais, entretanto, não tinham eficácia nos meandros fluviais do país, especialmente a Amazônia, região que, a despeito do esvaziamento da Marinha nos interiores, continuou com expressiva força naval através da Flotilha do Amazonas. Ao sentido da modernização promove-se, portanto, um sentido de ser do marinheiro que compreendia os mares, os oceanos. A modernização pressupunha a arte da guerra no mar, não no rio.

1.1 Questões da modernização

Em 1890, foi publicada a obra *The influence of sea power upon history, 1660-1783*, de autoria do almirante americano Alfred Thayer Mahan⁷. No livro, foi lançada a hipótese do poder naval como fator de desenvolvimento das nações. Tal forma de poder era entendida pelo autor como uma escala com alguns parâmetros definidos e fundamentais para os impérios que se formaram ao longo da história. Embora o recorte presente no título (1660 para processo de independência dos Países Baixos e 1783 para o fim da guerra de independência dos Estados Unidos) fosse o foco de sua análise, Mahan buscou avaliar o papel do controle do mar desde a antiguidade. O tempo em Mahan adquire dois sentidos: por um lado, ele é a fonte de exemplos a serem seguidos e refletidos, o que sugere uma circularidade nos fatos – é necessário aprender com os exemplos passados para preveni-los; por outro lado, na medida em que a evolução tecnológica não abre apenas novos meios para lutar, mas demanda uma gradativa mudança nas formas de preparar o homem para o mar e, assim, novas possibilidades de se pensar o próprio sentido das marinhas, ele adquire caráter progressivo.

Há três fases da tecnologia naval que o autor analisa, simbolizadas respectivamente por galera, veleiro e vapor. A galera é representativa das marinhas na antiguidade, a qual se

⁵ Periódico de responsabilidade da Marinha desde o século XIX. Utilizarei diversos artigos da Revista à época especialmente por ela ser um ambiente de circulação de ideias e informações de interesse da força naval onde oficiais, intelectuais, políticos e jornalistas se expressavam.

⁶ Vd. Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1902 / Volume 40 / Em prol da Marinha.

⁷ MAHAN, Alfred Thayer. **The influence of sea power upon history 1660-1783**. Boston: Little, Brown & Co, 1890. A primeira edição está disponível no site do Projeto Gutenberg: <http://www.gutenberg.org/ebooks/13529>. Acessado em 13/02/16.

movimentava predominantemente pela tração humana, com grandes remos controlados por fileiras de pessoas na porção interna do navio. Além da baixa mobilidade, que impedia as galeras de cruzar grandes distâncias sem estragos, a embarcação tinha como principal ataque a infantaria que transportava, demandando assim a proximidade entre os barcos para combate entre as tripulações portando lanças, espadas e escudos.

O veleiro é o símbolo da era moderna, especialmente o contato entre Europa e América, o qual tracionava-se principalmente pelo vento através das grandes velas presas em mastros altos e amarradas em cordas firmes, o que aumentou a mobilidade das embarcações, bem como o seu tamanho físico, possibilitando a navegação oceânica. O armamento dos veleiros era principalmente composto por canhões dispostos em janelas nas laterais dos navios, o que desenvolveu uma balística diferenciada, com combate a maiores distâncias e a própria belonave passara a se tornar a arma principal, embora não exclusiva, uma vez que batalhas navais também se concluíam com os barcos dispostos lado a lado e as tripulações brigando com pistolas, mosquetes, espadas, facas e afins.

Os vapores são o símbolo da era industrial e eles também representavam um marco fundamental: o surgimento dos marinheiros de fato. O desenvolvimento do motor a vapor e posteriormente, combustão interna de petróleo, tornou a navegação independente do vento, assim como a composição das embarcações passou da madeira ao ferro e aço até o fim do século XIX. O armamento de canhões convencionais e torres de tiro rápido com calibres maiores que os veleiros permitiu grande alcance de disparo e, assim, as armas passaram à porção superior dos navios, aumentando a angulação de disparo e, assim, tornando o combate de contato mais raro e desnecessário.

O uso de metralhadoras permitiu combate eficiente a alvos humanos e os torpedos permitiram capacidade de destruição ímpar. Com a complexidade das armas, da maquinaria e do combate à distância, a tripulação dos vapores é composta exclusivamente de marinheiros que não combatiam, portanto, de especialistas, razão provável da divisão existente entre marinheiros e fuzileiros navais em muitas marinhas⁸.

Provavelmente, o maior símbolo de força bélica entre o final do século XIX e boa parte do século XX foi o navio encouraçado. Tais embarcações não apenas foram as maiores em tamanho até o advento dos navios aeródromos ou porta-aviões, como também comportaram um poder de fogo enorme. Os grandes lucros e as somas demandadas para construção desses vasos são uma expressão considerável do poder dos grandes capitalistas,

⁸ Idem, p. 2-6.

como Inglaterra e Estados Unidos. Martins Filho aponta que os grandes estaleiros no início do século XX encarregavam funcionários especiais em países com mercado potencial a se aproximarem de políticos e do empresariado com o objetivo de persuadir e apresentar as vantagens da aquisição desses navios, um dos pontos fundamentais que teriam levado, por exemplo, o contra-almirante Júlio César de Noronha a propor o programa naval apresentado em 1904, como abordarei posteriormente⁹.

A construção dos encouraçados também foi central na corrida armamentista que antecedeu a Primeira Guerra Mundial: em primeiro lugar, demandou constantes esforços de potências como Inglaterra, Estados Unidos, Alemanha, Itália, Rússia e Japão em aperfeiçoar as características desses navios, o que por vezes tornou modelos importantes obsoletos em pouco tempo, como é o caso do HMS Triumph inglês; em segundo lugar, a corrida também demonstrou o lugar de países como Brasil, Argentina, Chile, Turquia, Egito, Grécia e outros, chamados potências menores à época no Imperialismo – Martins Filho argumenta que, ao contrário da ideia de que as potências vendiam a estes países o armamento usado e obsoleto, muitos deles adquiriram armas antes mesmo das grandes marinhas pelo mundo, como é o caso do Brasil, primeiro país a adquirir um modelo do HMS Dreadnought, produzido pela Inglaterra¹⁰.

Entre 1822 e 1823, o coronel francês Henri-Joseph Paixhans desenvolveu um armamento que ativava projéteis incendiários (granadas), o que aumentava consideravelmente o risco de grandes incêndios em vasos de madeira, como ocorrido na batalha de Sinop, onde navios da frota turca foram incendiados por munições russas em 30 de novembro de 1853. Em 17 de outubro de 1854, Napoleão III ordenou a construção de couraças de ferro de 11 centímetros de espessura para proteção de partes dos navios Lave, Tounante, Devastation, Foudroyante e Congrève, resultando na conversão, entre 1859-1860, da fragata Gloire¹¹ em couraçado, com blindagem capaz de evitar tais incêndios pelo engenheiro Dupuy de Lomê, o primeiro navio encouraçado de fato, originalmente denominado como *ironclad*¹², o que foi

⁹ Vd. MARTINS FILHO, João Roberto. Os sujeitos ocultos: os grandes estaleiros e os mercados externos. In: **A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

¹⁰ Vd. MARTINS FILHO, João Roberto. Os encouraçados da discórdia: o impacto dos Dreadnoughts na política externa. Idem.

¹¹ A embarcação possuía 77,8 metros de comprimento, 5.630 toneladas de deslocamento e seu armamento era composto por: 36 canhões de 160 mm (1858-1860), 8 canhões de 239 mm (1864) e 6 canhões de 193 mm (após 1866). Serviu à marinha francesa entre 15 de outubro de 1816 até 1 de fevereiro de 1885. Informações retiradas do sítio oficial do Museu da Marinha Francesa, Vd. <http://www.musee-marine.fr/content/la-gloire>. Acessado em 12/03/16.

¹² Vd Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1900 / Volume 37 / números 2 e 3 / Marinha italiana, p. 130.

seguido pelos ingleses em 1860 com o HMS Warrior¹³. Encouraçados entraram em combate pela primeira vez na Guerra de Secessão, entretanto, o maior diferencial dos navios empregados nela foi a blindagem total, com remodelamento do desenho, o que foi expresso especialmente no USS Virgínia¹⁴, que também tinha propulsão total à vapor, ao contrário dos anteriores, que possuíam caldeiras e aparelhos para tração à vela.

O processo de construção dos navios couraçados passou também, como abordado por Mahan, pela remodelação dos armamentos. Embora a construção do Gloire garantisse maior proteção pela adição de chapas de ferro e aço na linha acima da água (em cinza), as armas permaneciam nos flancos da embarcação, assim como os navios a vela, o que limitava seu raio de ação, o mesmo ocorria com o Warrior e o Virgínia. Baseado nisso, Edward Reed desenhou um navio cujos canhões ficariam na porção central do convés, resultando na criação dos encouraçados de “reduto central”, a partir dos ingleses Bellerophon (1865), Superb (1875) e Temeraire (1876), sendo diversificados com o Devastation (1871), Thunderer (1872) e Dreadnought (1875), estes com os canhões montados em torres, as quais permaneceram o modelo de artilharia dessas embarcações¹⁵.

O paulatino desenvolvimento de couraças maiores e mais resistentes demandou embarcações de maior porte, resultando na construção dos maiores navios da época. O Bellerophon, embora já contasse com canhões distribuídos em torres, ainda mantinha propulsão mista, com grandes mastros que limitavam a ação de seus canhões. O Thunderer, distinguia-se principalmente pela tração exclusiva a vapor, cujo mastro só tinha por função a emissão de sinais através de bandeiras. Em termos de couraça, o Dreadnought possuía 14 polegadas de espessura de aço, quando no mesmo ano outros navios possuíam no máximo 12, mas a velocidade da corrida armamentista propiciou que apenas um ano depois (1876) fosse lançado o italiano Duilio, com 22 polegadas de blindagem e o HMS Inflexible, com 24. O primeiro demarcou, entretanto, o uso de embarcações com o passadiço¹⁶ no centro e as torres dispostas ao seu redor, enquanto a blindagem do segundo lançou couraças dispostas em mais de uma camada, nesse caso, duas de 12 polegadas separadas por madeira, ainda que seu armamento não fosse composto primordialmente por torres, o que foi seguido pelo francês Redoubtable, que distribuiu suas couraças bem acima da linha do convés. As feições mais contemporâneas aos encouraçados usados no século XX foi o HMS Majestic, de 1895, com

¹³ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, ed. 248, v. 120, 4º tomo, 2000, p. 144.

¹⁴ Idem, p. 145.

¹⁵ Ibid., p. 132-133.

¹⁶ Passadiço é o local de onde se pilota e comanda a embarcação.

torres de dois canhões simétricas nas extremidades do navio (avante e ré) e demais armamentos também blindados.

Paralelamente ao desenvolvimento dos encouraçados, outros navios ganharam força à época e também se tornaram símbolos. Particularmente, os navios cruzadores constituíram a representação da velocidade na indústria naval da virada do século XIX para o XX. Embora cruzadores tivessem dimensões variadas, eram mais leves e possuíam motor mais potente relativamente aos outros navios, tendo na velocidade seu principal ponto forte.

De um modo geral, os cruzadores não dispunham do mesmo prestígio de navio de linha de frente que os encouraçados, entretanto, eles compuseram, talvez, o principal elo entre as marinhas militares e mercantes do ponto de vista tático. Segundo o primeiro-tenente Lafayette, após a deflagração da vitória russa sobre o Império Turco-Otomano pelo tratado de Santo Estevão em 3 de março de 1878, aquela transformou vapores mercantes em corsários para perseguir o comércio marítimo inglês, levando a Inglaterra a iniciar experiências em paquetes para preparar uma reserva à Marinha Real em eventual conflito contra a Rússia, as quais resultaram na adaptação do paquete Oberon em um cruzador auxiliar e em um processo de armamento de 30 paquetes no Afeganistão entre 1885 e 1887. As experiências inglesas reconfiguraram o olhar da Marinha Real sobre as companhias de navegação, selecionando e adaptando navios para formar uma esquadra auxiliar de paquetes que, em 1892, era formada por 28 navios, dentre os quais, segundo o tenente, “os mais velozes do mundo”, como o City of Paris, que teria feito a viagem de Queenstown a Nova York em 5 dias, 19 horas e 18 minutos; o Majestic, em 5 dias, 20 horas e 22 minutos e o Teutonic, em 5 dias, 16 horas e 31 minutos entre 1889 e 1892¹⁷.

A velocidade, como ponto forte dos cruzadores, também poderia constituir seu ponto fraco, como aponta artigo de 1895¹⁸, isto é, a maior rapidez demandava menor peso, o que implicaria tanto em uma blindagem leve como na complicada distribuição de carvão a bordo, uma vez que o peso do combustível também era determinante para o trabalho produzido pelas máquinas do navio. Ao dissertar sobre o tema, o artigo da Revista Marítima analisou viagens realizadas pelos cruzadores americanos Cincinnati, Raleigh, Baltimore e Texas pelo mar do Caribe, onde em 134 dias, dos quais 101 ao mar e 33 no porto, foram gastos 2.285 toneladas

¹⁷ No artigo, o tenente ressaltou a possibilidade de aplicar as experiências inglesas, russas e francesas de adaptação de paquetes em cruzadores auxiliares na marinha brasileira, entretanto, informou que tal empreitada havia sido advertida pelo almirante Arthur Jaceguay desde 1886. O projeto aparentemente não prosperou, embora algumas embarcações da Marinha tenham sido originalmente mercantes. Vd. Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1892 / Volume 23 / Cruzadores auxiliares, breves considerações pelo primeiro-tenente Lafayette.

¹⁸ Vd. Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1895 / Volume 27 / Graves defeitos dos cruzadores rápidos.

de carvão (média de 17 por dia), sendo 7 toneladas por dia com ele ancorado (para iluminação, fervura de água e alimentação) e 48 toneladas por dia no oceano, tendo percorrido 6.910 milhas¹⁹, cerca de 210 milhas por dia, 9 milhas por hora levando-se em conta que as condições do mar foram favoráveis. Ocorreria que tais navios precisariam de 800 toneladas de carvão para fazer a travessia Europa-Estados Unidos, no entanto, tais navios teriam reserva para 535 toneladas de combustível²⁰.

Tal limitação representava uma limitação considerável no raio de ação dos cruzadores velozes, o que significava que provavelmente não poderiam se manter em alto mar por muito tempo devido à falta de combustível em caso de conflito e, portanto, não seriam adequados ao combate como navios de linha, sendo mais adequados à defesa de portos e costas.

O problema do carvão foi gradativamente sendo solucionado pela introdução de outro combustível que viria a ser fundamental ao longo do século XX para as embarcações: o petróleo. Em artigo sobre as vantagens da utilização do petróleo, o segundo-tenente Alfredo Reginaldo Teixeira dissertou sobre o desempenho do hidrocarboneto em funções como a iluminação nos Estados Unidos, além do desenvolvimento por Brayton do chamado Ready-motor, que funcionava com a injeção de ar comprimido por uma bomba no cilindro do motor através de discos de bronze perfurados, encontrando uma esponja com óleo purificado por um jato contínuo.

A mistura resultaria na combustão que dilatava o fluido através do êmbolo, regulando o cilindro. A mistura de petróleo utilizada tinha calor de combustão de 12.000 calorias, ao passo que o carvão geraria 8.000 calorias²¹. Além de maior desempenho, o peso do petróleo líquido trouxe outra vantagem importante às embarcações, já que o estoque da mesma massa dele traria um desempenho consideravelmente maior que do carvão, entretanto, mesmo que já em 1902 tal inovação tenha sido apresentada na Revista Marítima, as dificuldades de destilação, manipulação, injeção e purificação de gases nos motores adiaram o pleno uso do motor a petróleo, de modo que mesmo navios como o HMS Dreadnought, símbolo de progresso até a Primeira Guerra Mundial, ainda mantinha-se com o carvão.

¹⁹ A documentação apresenta a unidade de milha para distância, entretanto, não tenho certeza se a referência é a milha náutica (onde 6.910 milhas náuticas corresponderiam a cerca de 12.797,32 km) ou a milha padrão (onde 6.910 milhas corresponderiam a cerca de 11.120,57 km), por isso, optei por manter o valor e a unidade tal como escritos.

²⁰ Idem, pp. 86-87.

²¹ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1902 / Volume 40 / As vantagens do emprego do petróleo.

É possível que se o petróleo houvesse sido utilizado enquanto os cruzadores ainda possuíam *status* importante nas marinhas, eles não tivessem perdido o lugar e o prestígio até o fim da Guerra. Na Marinha de Guerra do Brasil, os cruzadores mantiveram condições semelhantes aos encouraçados do final do século XIX até a chegada dos novos navios decorrentes do programa naval. Observemos a tabela comparativa de encouraçados e cruzadores na Marinha.

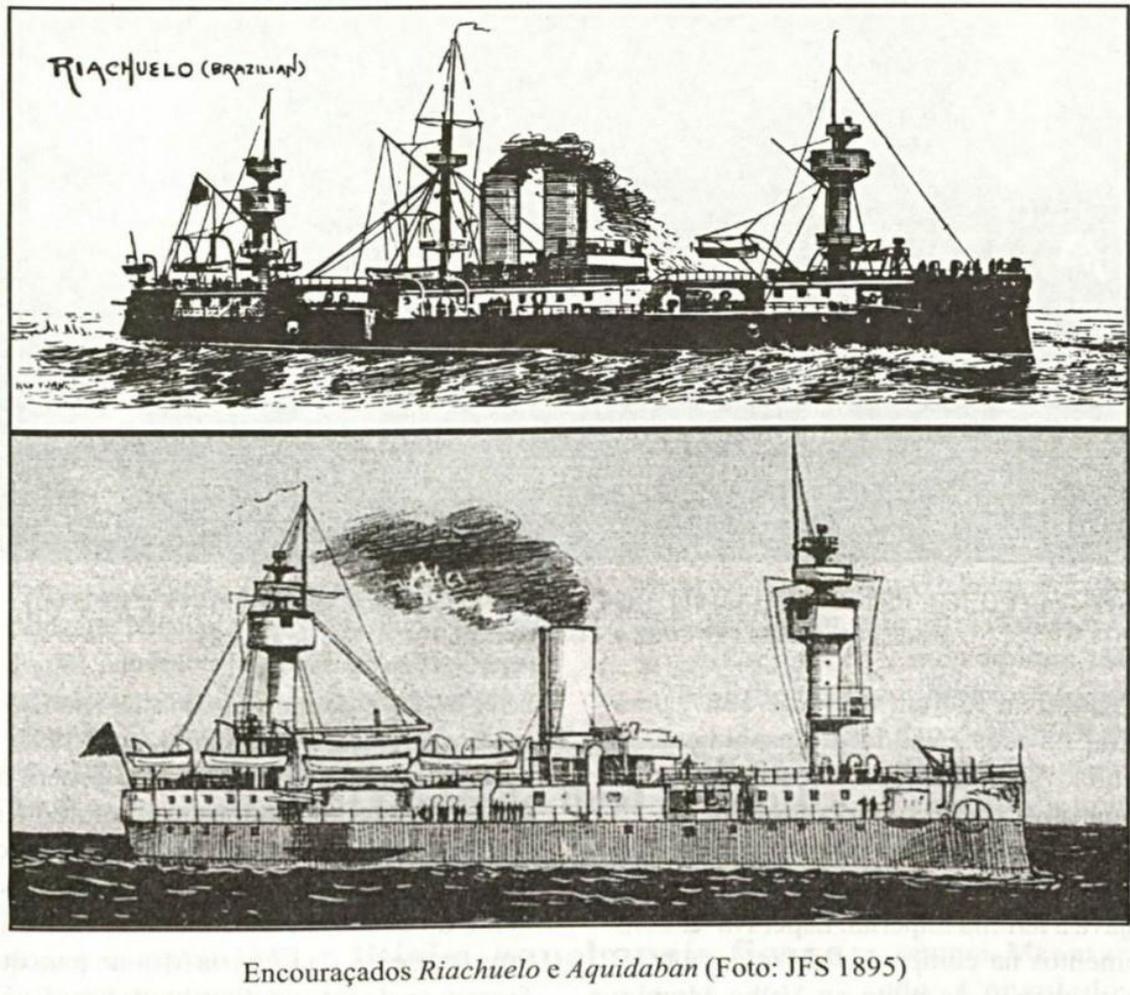
Embarcação	Deslocamento	Motor	Dimensões	Armamento
Encouraçado Riachuelo	6.000 tons	6.000 hp, com marcha de 16 milhas ²²	97,72 m de comprimento; 15,25 m de boca; 5,94 m de calado	4 canhões Whitworth de 9 polegadas (230 mm) em duas torres; 6 canhões de 5,5 polegadas (140 mm); 15 metralhadoras e 5 tubos lança-torpedos
Encouraçado Floriano	3.162 tons	3,400 hp com marcha de 14 milhas	81,5 m de comprimento; 14,6 m de boca; 4,1 m de calado	2 canhões Armstrong de 240 mm; 4 canhões de 120 mm; 4 canhões de 57 mm; 2 tubos lança-torpedos
Encouraçado Deodoro	3.162 tons	3.400 hp com marcha de 14 milhas	81,5 m de comprimento; 14,8 m de boca; 4,6 m de calado	2 canhões de 240 mm; 4 canhões de 120 mm; 4 canhões de 57 mm; 2 tubos lança-torpedos
Encouraçado Aquidaban	5.000 tons	4.500 hp com marcha de 14,5 milhas	85,4 m de comprimento; 15,86 m de boca; 5,49 m de calado	4 canhões Armstrong de 9 polegadas (230 mm) em duas torres; 4 canhões de 6 polegadas (150 mm); 2 canhões de tiro rápido; 15 metralhadoras Nordenfelt e 5 portinholas lança-torpedos
Encouraçado/ Monitor Fluvial Bahia	928 tons	140 hp, com marcha de 10 milhas	52 m de comprimento; 10,67 m de boca; 2,5 m de calado	2 canhões Whitworth de 140 mm em uma torre e 2 metralhadoras
Encouraçado / Monitor Piauhhy	342 tons	30 hp, com marcha de 6 milhas	36,6 m de comprimento; 8,5 m de boca; 1,5 m de calado	1 canhão Whitworth de 120 mm

²² A marcha é a velocidade média da embarcação medida em milhas. A documentação não é clara se são milhas náuticas ou apenas milhas, então optei por não converter à unidade usual quilômetros por hora (km/h), tendo em vista que uma milha náutica equivale a 1,852 quilômetros e cada milha, a 1,609 quilômetros.

Encouraçado/ Monitor Fluvial Rio Grande	342 tons	30 hp, com marcha de 6 milhas	36,6 m de comprimento; 8,5 m de boca; 1,5 m de calado	1 canhão Whitworth de 120 mm em torre giratória
Cruzador / Navio-Escola Tamandaré	4.537 tons	7.500 hp com marcha de 17 milhas	95,92 m de comprimento; 14,3 m de boca; 6,2 m de calado	10 canhões de 150 mm; 2 canhões de 120 mm; 10 canhões de calibre não especificado; 8 metralhadoras e 5 tubos lança-torpedos
Cruzador República	1.300 tons	3.200 hp com marcha de 17 milhas	68,58 m de comprimento; 10,36 m de boca; 4 m de calado	6 canhões de 120 mm; 4 canhões de 57 mm; 6 metralhadoras e 4 tubos lança-torpedos
Cruzador Barroso	3.446 tons	7.500 hp com marcha de 20 milhas	100 m de comprimento; 13,33 m de boca; 4,88 m de calado	5 canhões de 152 mm; 4 canhões de 120 mm; 10 canhões de 57 mm; 4 canhões de 37 mm; 3 metralhadoras e 3 tubos lança-torpedos
Cruzador Parnahyba	742 tons	150 hp com marcha de 13 milhas	52,5 m de comprimento; 8,9 m de boca; 3,5 m de calado	3 canhões Whitworth calibre 32; 4 canhões calibre 9
Cruzador Tiradentes	-	1.200 hp com marcha de 12 milhas	52,8 m de comprimento; 9,2 m de boca; 3,4 m de calado	4 canhões de 120 mm; 3 canhões de 57 mm; 4 metralhadoras e 2 tubos lança-torpedos
Cruzador / Navio-Escola Trajano	-	2.400 hp	64,3 m de comprimento; 9,2 m de boca; 4,6 m de calado	3 canhões calibre 70
Cruzador / Vapor de Guerra / Tender Andrada	2.000 tons	3.000 hp com marcha de 17 milhas	74 m de comprimento; 10 m de boca ; 7 m de calado	2 canhões de 120 mm; 2 canhões de 76 mm; 2 canhões de 57 mm; 4 metralhadoras e 5 tubos lança-torpedos
Cruzador / Navio-Escola Benjamin Constant	2.820 tons	2.800 hp com marcha de 14 milhas	74 m de comprimento; 15,6 m de boca; 8,2 m de calado	4 canhões de 150 mm; 8 canhões de 120 mm; 4 canhões de 57 mm; 10 metralhadoras e 4 tubos lança-torpedos
Cruzador / Navio-Escola Primeiro de	726 tons	750 hp	50,6 m de comprimento; 8,5 m de boca; 4,3 m	Provavelmente desarmado

Março			de calado	
-------	--	--	-----------	--

Tabela 1 - Comparação entre os principais encouraçados e cruzadores brasileiros ao fim do século XIX

Encouraçados *Riachuelo* e *Aquidaban* (Foto: JFS 1895)Figura 1 - Encouraçados *Riachuelo* e *Aquidabã*²³

Até a chegada dos novos navios, o encouraçado *Riachuelo* e os cruzadores *Tamandaré* e *Barroso* eram os mais poderosos da esquadra. O deslocamento superior do encouraçado se devia principalmente pela blindagem, embora também deva ser considerado o poder dos canhões de 230 mm. Embora os dois cruzadores tivessem maior número de canhões, a presença de um canhão de maior calibre representava uma capacidade de penetração e explosão maior, ou seja, maior poder de fogo. O poder desses cruzadores, entretanto, não era semelhante ao de um encouraçado por acaso.

²³ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2002 / Edição 252 / V. 122 / Números 10, 11 e 12 / O Barão do Rio Branco e a política internacional, p. 177.

A partir da década de 1880, os cruzadores passaram a ser produzidos em duas linhas diferentes, de um modo geral, os cruzadores protegidos, caso do Tamandaré e provavelmente do Barroso e do República, onde as partes vitais se situavam em porções inferiores do navio, abaixo da linha da água; e os cruzadores-encouraçados, semelhantes aos primeiros encouraçados e por isso denominados por vezes encouraçados de 2ª classe, possuíam blindagem apenas em porções vitais, mas tinham na velocidade o grande ponto de força²⁴.

O poder dos cruzadores na Armada brasileira no período foi tão significativo que quando a esquadra foi organizada em 1901²⁵, eles assumiram papel central. Em 9 de novembro do referido ano, a esquadra foi organizada sob comando do almirante Eduardo Wandenkolk, a bordo do cruzador Barroso, da seguinte forma: Primeira Divisão Naval, comandada pelo contra-almirante João Justino de Proença, contendo o cruzador Barroso (navio almirante da esquadra), encouraçados Deodoro (navio-chefe da divisão) e Floriano; Segunda Divisão Naval, comandada pelo capitão de mar e guerra Francisco Calheiros da Graça, composta pelos cruzadores República (navio-chefe da divisão), Andrada e Benjamin Constant; Terceira Divisão Naval, comandada pelo capitão de mar e guerra Henrique Pinheiro Guedes, composta dos caça-torpedeiros Tamoyo (navio-chefe da divisão), Gustavo Sampaio e Tymbira; Divisão de Torpedeiras, comandada pelo capitão de mar e guerra Alexandrino Faria de Alencar, composta pelas torpedeiras Pedro Affonso (navio-chefe da divisão), Pedro Ivo e Bento Gonçalves e como navio-auxiliar da esquadra, o rebocador Audaz²⁶.

O encouraçado Riachuelo não é mencionado na organização, o que me leva a crer que ele estaria em manutenção ou em missão diplomática no exterior, bem como o encouraçado Aquidaban e os cruzadores-torpedeiros Tamoyo, Tupy e Tymbira. Essa esquadra de 1901 tinha cruzadores como navios de linha, o que tem sentido tendo em vista que os encouraçados Floriano e Deodoro foram incorporados como navios guarda-costas, isto é, tinha como destino defender a costa brasileira, não necessariamente comandar um ataque em alto mar, ou seja, apenas o Riachuelo e o Aquidaban cumpririam essa função, sendo que este naufragou em 1906, deixando apenas um encouraçado de esquadra com os cruzadores acima para o combate naval. Em 1910, a situação mudaria de forma consistente, como abordarei na seção seguinte.

Se os canhões balísticos avulsos ou em torres giratórias e de tiro rápido constituíram poderoso armamento contra o solo e deste ao mar, é importante destacar a função dos

²⁴ Idem, p. 164.

²⁵ A esquadra, enquanto grupo operacional dos navios de guerra, era reorganizada em exercícios conjuntos onde as embarcações operavam em divisões distintas em simulações de combate, de tal maneira que o papel dos navios deveria ficar evidente bem como quais deles emitiam ordens de comandantes.

²⁶ Center for Research Libraries: global resource network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Marinha / 1901 / Força naval, pp. 50-51.

torpedos no combate naval desde o fim do XIX. Os torpedos eram projéteis explosíveis, com propulsão própria e, por se locomoverem apenas na água, eram exclusivamente utilizados contra outras embarcações. A grande vantagem do torpedo residia na sua invisibilidade: não havia instrumentos de precisão capazes de captá-los, embora fossem lentos e pudessem ser detectados a olho nu. Eram disparados ou em tubos acima da água por navios ou por escotilhas submersas usadas principalmente por submarinos. O medo dos torpedos era evidente em artigos na Revista Marítima, de modo que o artigo intitulado “Observações sobre a tática naval moderna”²⁷ classificou-os como armas desonrosas, imorais e perigosas não apenas pelo seu poder, mas pela desconfiança que eles geravam: numa situação hipotética, uma embarcação se aproximaria da outra com bandeira falsa (evitando que fosse atacada) e, após lançar o torpedo, se afastaria antes que ele atingisse seu alvo, o que abriria possibilidade de qualquer navio atacar preventivamente um estranho antes de verificá-lo.

Ainda que o uso dos torpedos fosse questionável, o uso de navios torpedeiros (ou torpedeiras) e caça-torpedeiros aos contratorpedeiros (ou *destroyers*) denotou um aperfeiçoamento considerável. Os torpedeiros e caça-torpedeiros foram utilizados especialmente para defesa de embarcações maiores, como encouraçados e cruzadores. Com armamento reduzido e direcionado ao uso de torpedos, a grande vantagem dessas embarcações era peso e tamanho reduzido, embora variável, uma vez que a Marinha possuiu desde pequenas torpedeiras a cruzadores adaptados, entretanto, as dimensões reduzidas também diminuía a estabilidade dessas embarcações, o que as tornava mais eficazes à defesa de portos e costas que de esquadras em alto mar²⁸.

O aperfeiçoamento dos encouraçados acompanhou o desenvolvimento de torpedeiros com maiores dimensões e velocidade, os contratorpedeiros ou *destroyers*, com capacidade de sustentação no oceano e armamento específico para ataque e defesa de torpedos. Em relação aos cruzadores, o armamento dos *destroyers* era mais leve, uma vez que aqueles possuíam basicamente canhões de mesmo calibre dos encouraçados, mas eles se converteram no principal suporte a navios de linha. É importante destacar que o aperfeiçoamento de torpedeiras e afins foi resultado de uma linha de pensamento diferente da que desenvolveu os grandes encouraçados (o pensamento americano liderado por Mahan).

Os navios de menor porte foram exaltados pela escola francesa, a Jeune École, sobretudo a partir da década de 1880, quando o almirante Teóphile Aube assumiu o ministério

²⁷ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1895 / Volume 27 / Observações sobre a tática naval moderna.

²⁸ Vd. Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1895 / Volume 27 / Graves defeitos dos cruzadores rápidos.

francês. A ideia de usar torpedeiras não seguia a lógica de combate nos mares, mas sim de bloqueios de portos e costas, impedindo o inimigo de sair de seu próprio território e manter o comércio marítimo. O uso de torpedeiras em alto mar era mais restrito e, particularmente, o navio dinamarquês Ivar Hvifeldt foi lançado em 1886 com objetivo de carregar pelo menos duas torpedeiras, o que fracassou²⁹. Por essa razão, um possível fator para criação dos contratorpedeiros foi o combate a essas embarcações pequenas, o que posteriormente resultou no suporte às embarcações maiores. O primeiro *destroyer* lançado foi o inglês Destructor, em 1886, para a Espanha e os primeiros contratorpedeiros ingleses surgiram no ano seguinte com o HMS Grasshopper.

No caso brasileiro, é interessante o número expressivo dessas embarcações durante o final do XIX até a chegada dos navios congêneres dos programas navais. Havia três tipos distintos de embarcações que operavam principalmente com torpedos: o caça-torpedeiro Gustavo Sampaio, cujo armamento e características mais se aproximavam dos *destroyers*; os cruzadores-torpedeiros Tamoyo, Tupy e Tymbira, que mesclavam características de cruzadores e *destroyers*; e as torpedeiras Araguay, Bento Gonçalves, Beta, Gama, Goyaz, Iguatemy, Pedro Affonso, Pedro Ivo, Sabino Vieira, Silvado e Tamborin, de um modo geral, navios menores que os anteriores. O grande número de torpedeiras justifica-se pelo fato de que foram adquiridas em momentos diferentes, já que o caso da Gama, Beta, Araguay, Iguatemy e Tamborin terem sido desativadas ainda no fim do XIX. As demais foram adquiridas no contexto da segunda Revolta da Armada em 1894, com o objetivo de combater os revoltosos, com exceção da Goyaz, adquirida apenas em 1907 como navio de defesa da costa e Sabino Vieira, já em serviço. Observemos as características desses navios:

Nome	Deslocamento	Motor	Dimensões	Armamento
Caça-torpedeiro Gustavo Sampaio	498 tons	2.500 hp com marcha de 17 milhas náuticas	62 m de comprimento; 6 m de boca; 3,6 m de calado	2 canhões Armstrong de 76 mm; 4 canhões Hottchkiss de 47 mm e 3 tubos lança-torpedos
Cruzador- torpedeiro Tamoyo	1.080 tons	7.500 hp com marcha de 22 milhas	86 m de comprimento; 8,8 m de boca; 3,8 m de calado	2 canhões de 100 mm; 4 canhões de 57 mm; 2 canhões de 37 mm; 2 metralhadoras e 3 tubos lança-torpedos

²⁹ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, ed. 248, v. 120, 4º tomo, 2000, p. 167-168.

Cruzador-torpedeiro Tymbira	1.190 tons	7.000 hp com marcha de 22,5 milhas	76,1 m de comprimento; 9,4 m de boca; 3 m de calado	2 canhões de 100 mm; 4 canhões de 57 mm; 2 canhões de 37 mm; 2 metralhadoras de 25 mm e 3 tubos lança-torpedos
Cruzador-torpedeiro Tupy	1.190 tons	7.000 hp com marcha de 22,5 milhas	79,2 m de comprimento; 9,4 m de boca; 3 m de calado	2 canhões de 100 mm; 4 canhões de 57 mm; 2 canhões de 37 mm; 2 metralhadoras e 3 tubos lança-torpedos
Torpedeira Araguay	150 tons	1.550 hp com marcha de 25 milhas	45,7 m de comprimento; 4,4 m de boca; 1,6 m de calado	2 canhões de tiro rápido e 3 tubos lança-torpedos
Torpedeira Bento Gonçalves	130 tons	1.200 hp com marcha de 25 milhas	46 m de comprimento; 5 m de boca; 1,9 m de calado	2 canhões Hotchkiss de 57 mm e 3 tubos lança-torpedos
Torpedeira Beta	4 tons	Marcha de 12 milhas	13,7 m de comprimento; 1,8 m de boca; 0,3 m de calado	Desconhecido
Torpedeira Gama	4 tons	Marcha de 12 milhas	13,7 m de comprimento; 1,8 m de boca; 0,3 m de calado	Desconhecido
Torpedeira Goyaz	152 tons	950 hp com marcha de 26 milhas	46,5 m de comprimento; 4,6 m de boca; 1,5 m de calado	2 canhões Hotchkiss de 47 mm e 2 tubos lança-torpedos
Torpedeira Iguatemy	150 tons	1.550 hp com marcha de 25 milhas	45,7 m de comprimento; 4,4 m de boca; 1,6 m de calado	2 canhões de tiro rápido e 3 tubos lança-torpedos
Torpedeira Pedro Affonso	130 tons	2.200 hp com marcha de 26 milhas	46,3 m de comprimento; 5,2 m de boca; 2,4 m de calado	2 canhões de tiro rápido e 3 tubos lança-torpedos
Torpedeira Pedro Ivo	130 tons	2.200 hp com marcha de 26 milhas	46,3 m de comprimento; 5,2 m de boca; 2,4 m de calado	2 canhões de tiro rápido e 3 tubos lança-torpedos
Torpedeira	14 tons	200 hp com marcha de 17	18,3 m de comprimento;	1 tubo lança-torpedos

Sabino Vieira		milhas	2,4 m de boca; 0,9 m de calado	
Torpedeira Silvado	132 tons	2.200 hp com marcha de 28 milhas	46,4 m de comprimento; 5,4 m de boca; 2,4 m de calado	2 canhões de tiro rápido de 37 mm e 3 tubos lança-torpedos
Torpedeira Tamborin	14 tons	200 hp com marcha 17 milhas	18,3 m de comprimento; 2,4 m de boca; 0,9 m de calado	1 tubo lança-torpedos

Tabela 2 - Características técnicas dos navios de suporte com torpedos da Marinha entre o final do XIX e a chegada dos navios do programa naval.

Dois aspectos são importantes sobre o armamento dessas embarcações: os canhões se destinavam especialmente para a destruição de torpedos; o tubo único da Tamborim se situava numa posição onde provavelmente poderia ser girado para um lado ou para outro, entretanto, ao contrário dos canhões e metralhadoras, onde se acoplava uma correia ou caixa de munições, os tubos lança-torpedos deveriam ser carregados manualmente, o que demandaria tempo e habilidade, fato que provavelmente motivou a criar a Escola de Torpedos inaugurada em 28 de maio de 1906, destinada à instrução de praças e oficiais no ataque e defesa submarina. A Escola surgiu do desmembramento da especialidade que deveria ser ensinada nas Escolas de Aprendizes-Marinheiros desde 1904³⁰. É curioso que esses navios de suporte aos de linha tivesse tanto poder de fogo. Quando da revolta da armada contra o governo Floriano, o combate da esquadra revoltosa, que possuía o encouraçado Aquidaban contra a legalista, que havia adquirido o Gustavo Sampaio justamente para conter os revoltosos resultou no lançamento de torpedos deste contra aquele e a consequente derrota do primeiro, que naufragou parcialmente e, após a vitória governista, foi totalmente reformado. As imagens seguintes demonstram do poder do impacto de um torpedo.

³⁰ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 5.976, de 18 de abril de 1906 / Reorganiza a escola de torpedos.



Figura 2 - "Efeito de um torpedo na proa do 'Aquidaban'". A imagem retrata o impacto do torpedo lançado pelo Gustavo Sampaio.³¹

Na utilização dos torpedos, entretanto, nenhuma outra embarcação a desenvolveu com tanta proficiência quanto os submarinos. Eles possuíam uma vantagem considerável sobre todos os outros navios da época: tal como os torpedos, eram invisíveis quando submersos. Ainda que não tenham figurado como maior símbolo das marinhas à época, os submarinos representaram, juntamente aos aeroplanos, o desafio tecnológico de novos ambientes de combate. Desenvolvido no século XVIII, o navio submersível foi concebido para navegar tanto imerso, como um navio qualquer, como submerso. A movimentação vertical do submarino dependeu durante tal século do controle de água de lastro, variando a quantidade de água para aumento e diminuição da densidade da embarcação, permitindo que gradativamente submergisse, processo que demandava maior tempo e precisão na quantidade armazenada, uma vez que qualquer erro impediria o mesmo de retornar à superfície.

Em 1773, Bushnell desenvolveu experimentos com hélices de eixo vertical para facilitar o movimento, o que foi adotado pelos grandes construtores por M. Nordenfelt em 1885 e aperfeiçoado por M. Baker em 1892 tornando as hélices móveis em qualquer

³¹ Biblioteca Nacional / Acervo Digital / CDD 981.53 / "Efeito de um torpedo na proa do Aquidaban" [iconográfico] (Marc Ferrez)

direção³². Outros problemas dos submarinos diziam respeito à orientação subaquática, uma vez que eles precisariam de vidros resistentes à pressão da água e em formato que possibilitasse ver o lado exterior, embora a visibilidade fosse baixa. Outro problema residia nas condições de habitação do vaso, já que eram necessários estoques de ar comprimido e não raro impurezas do motor passavam ao ambiente interno e embora o desafio da navegação em ambiente subaquático e aéreo se assemelhassem, em essência,

Para os aeronautas, a função mais importante em realizar é a locomoção, enquanto que a orientação e a moradia são das mais simples; para os hidronautas, ao contrário, é a locomoção que é fácil de realizar, enquanto que a orientação é muito difícil e a moradia também difícil, pelo menos para uma profundidade muito grande e uma duração um pouco prolongada³³.

De um modo geral, eles adotaram motores à combustão de petróleo antes de encouraçados e outros navios de guerra. Ainda que o petróleo desse uma autonomia considerável a eles, não era possível utilizar o combustível quando submerso, já que não haveria escoamento para os gases gerados na combustão, por isso, era necessário utilizar acumuladores de energia para deslocamento embaixo d'água. Em artigo que analisara experiências americanas em submarinos pelo tenente Kimball, foi apontado que o submersível Holland teria raio de ação de 1.000 milhas quando emersa e 60 milhas quando submerso³⁴. Isso significava a necessidade de se aproximar o suficiente do navio inimigo para submergir, disparar e emergir novamente.

A lógica da Jeune École aqui também foi decisiva para o desenvolvimento dos submarinos. Do ponto de vista técnico, a França desenvolveu a passagem das embarcações submersíveis (que poderiam submergir) aos submarinos (que poderiam navegar submersos), ainda que na documentação seja comum a utilização de ambas as palavras. Segundo Vidigal, tal feito foi possível graças ao desenvolvimento do casco duplo, mantendo um casco interno em formato de charuto que guardava toda a maquinaria e equipamentos e outro fino em formato de torpedeira e entre os dois o lastro por onde a água deveria entrar³⁵. Tal fato possibilitou o lançamento dos submarinos Gustave Zéde, primeiro a atirar em movimento, e Narval, que pôde permanecer mais tempo embaixo d'água até então (cerca de 12 horas), ainda que houvesse limitações como a vaporização lenta da água de lastro para imersão/emersão.

³² Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1896 / Volume 29 / A navegação submarina [artigo dividido em três partes, das páginas 160 a 174, 213 a 223 e 369 a 377], p. 164.

³³ Idem, pp. 218-219.

³⁴ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1896 / Volume 28 / Os submarinos nos Estados Unidos, p. 425.

³⁵ VIDIGAL, Op. Cit., p. 178.

Apesar das limitações e mesmo da desconfiança, o investimento em submarinos chamou a atenção de diversos países. O primeiro-tenente Orlando Ferreira, após classificar os submarinos como armas traiçoeiras e ingratas pela mesma razão dos torpedos, ressaltou a necessidade de cautela, e de modo indireto sugeriu a sua inclusão nos programas navais: “Porém, o Sr. Almirante Ministro da Marinha diz, muito acertadamente, em seu relatório que – o preparo para a guerra é o melhor meio de a tornar improvável”³⁶. À época (1904), o tenente ressaltara que a França liderava os investimentos e o número de submarinos, possuindo 14, sendo eles: Gymnote, de 31 toneladas; Zedé, de 266 toneladas; Masse, Français e Algerien, de 140 toneladas; Narval, de 116 toneladas; Sirène, Triton, Silure e Espadon, de 157 toneladas; Tarfudet, Karigan, Gnome e Lutin, de 185 toneladas³⁷.

O desenvolvimento da capacidade bélica do final do XIX ao século XIX também assistiu um processo gradativo de remodelação das marinhas mercantes. Mahan ressaltava que a proteção e o controle do comércio marítimo eram fundamentais para a manutenção do poder naval de um país. “[...] a marinha mercante – o veículo de mercadorias e de ideias – não é mais o simples viveiro, mas sim a grande reserva da marinha militar”³⁸, com essa frase, o capitão-tenente Santos Porto argumentou sobre a necessidade do olhar minucioso aos navios mercantes e o papel que elas desempenhariam ante os avanços tecnológicos.

Para Santos Porto, o avanço nos submarinos tornaria os encouraçados obsoletos, já que mesmo as couraças não seriam suficientes a impacto de torpedos e a tendência seria reduzir as blindagens e investir em navios velozes, como os paquetes à sua época, daí a necessidade de organizar e aprender com a marinha mercante. No mesmo ano em que Santos Porto escreveu (1902), pelo menos 40 oficiais da Marinha receberam licença para servir temporariamente no Lloyd Brasileiro, segundo o aviso nº 331, de 23 de março de 1902³⁹:

Nome	Patente	Destacado para o Lloyd em
Mario Carlos Lahmeyer	Primeiro-Tenente	06/10
Theodoro Jardim	Primeiro-Tenente	28/01
Joaquim Buarque de Lima	Primeiro-Tenente	05/04

³⁶ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1904 / Volume 45 / Os submarinos e o seu progresso, p. 322.

³⁷ Idem, pp. 320-321.

³⁸ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1902 / Volume 41 / A marinha mercante e a defesa nacional, p. 307.

³⁹ Center for Research Libraries: global resource network / Brazilian Government Documents / Ministerial reports (1821-1960) / Marinha / 1902 / Relatório anexo / Officães em viagens nos vapors da Companhia Novo-Lloyd Brasileiro.

Candido de Andrada Dortas	Primeiro-Tenente	08/05
Priamo Muniz Telles	Primeiro-Tenente	23/08
Pedro Manot Sarrat	Primeiro-Tenente	06/10
João Jorge da Fonseca	Primeiro-Tenente	09/12
Herman Carlos Palmeira	Primeiro-Tenente	18/12
Carlos Augusto Caston Lavigne	Segundo-Tenente	-
Henrique Melchidades Cavalcante	Segundo-Tenente	22/03
Raul Romero Leite de Araujo	Segundo-Tenente	01/04
Marcio Monteiro	Segundo-Tenente	07/04
Hemeterio de Souza da Silveira	Segundo-Tenente	07/04
Benjamin Goulart	Segundo-Tenente	13/03
Luiz Clemente Pinto	Segundo-Tenente	13/03
Luiz Hygino Duarte Pereira	Segundo-Tenente	22/05
Alcibiades de Andrade Machado	Segundo-Tenente	04/07
Plinio Justiniano da Rocha	Segundo-Tenente	11/09
Miguel de Castro Caminha	Segundo-Tenente	23/08
Jorge Henrique Meller	Segundo-Tenente	13/10
José Machado de Castro e Silva	Segundo-Tenente	20/09
Paulo Pires de Sá	Segundo-Tenente	20/09
Torquato Diniz Junqueira	Segundo-Tenente	17/12
Geraldo Candido Martins	Segundo-Tenente	17/12
Americo Vieira de Mello	Segundo-Tenente	10/11
Antonio da Motta Ferraz	Segundo-Tenente	10/11
Nicanor Justino de Proença	Segundo-Tenente	09/12
Frederico de Sá Castro Menezes	Guarda-Marinha	06/10
Leopoldo Nobrega Moreira	Guarda-Marinha	Não seguiu
Aristides Chlorino Fialho	Guarda-Marinha	04/11
Oscar de Mello	Guarda-Marinha	07/11
Alvaro da França Mascarenhas	Guarda-Marinha	12/12
Augusto Pacheco Alves de Araujo	Guarda-Marinha	28/07
Mario Rocha de Azambuja	Guarda-Marinha	03/12

Aarão Reis Filho	Guarda-Marinha	03/12
Oswaldo de Murat Quintella	Guarda-Marinha	03/12
Benedicto Ernesto Nunes Leal	Guarda-Marinha	09/12
José Pereira de Lucena	Guarda-Marinha	10/11
Frederico Garcia Soledade	Guarda-Marinha	05/03
Alberto Fomm	Guarda-Marinha	05/03

Tabela 3 Militares destacados para o Lloyd Brasileiro.⁴⁰

A quantidade de oficiais destacados para o Lloyd Brasileiro é interessante, tendo em vista que havia apenas 152 primeiros-tenentes e 149 segundos-tenentes efetivos no corpo da armada em 1902⁴¹, o que sugere o interesse dos militares brasileiros nos navios mercantes. Segundo o referido aviso, a justificativa para o serviço seria o aperfeiçoamento da formação em navios modernos. Tal interesse se revelou também nas discussões e medidas adotadas para controle e aproximação das marinhas mercante e de guerra.

Em artigo de 1905, foi apontado um problema fundamental sobre a marinha mercante: haveria necessidade de um ministério ou órgão que a regulasse diretamente. À época, havia cinco ministérios com responsabilidades à marinha comercial: o Ministério do Exterior trataria a respeito de tratados de comércio e navegação, convenções, assuntos relacionados a consulados e outros; o Ministério do Interior intervinha no serviço sanitário, problemas de direito marítimo e navegação; o Ministério da Fazenda versaria sobre assuntos de nacionalizações, construções, taxas e afins; o Ministério da Viação teria maiores funções ante a marinha mercante, como estabelecimento de linhas de navegação, escalas, honras e privilégios de paquetes e a regulação de tipos de navios; já o Ministério da Marinha teria controle sobre pessoal, material, registros, vistorias etc⁴². Além dos citados, complemento que o Ministério da Agricultura também tratava de assuntos relacionados a companhias de navegação, produtos movimentados, portos e pesca, que estavam presentes em relatórios⁴³.

Sobre o tema, o capitão-tenente Guilherme Rieken dissertou na Revista Marítima sobre o emprego de navios mercantes na guerra naval e da transformação dessas embarcações

⁴⁰ FARIAS, William Gaia; NUNES PEREIRA, Pablo. A Marinha de Guerra na Amazônia: atuação e questões de modernização técnica (final do século XIX e início do XX). *Navigator*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 20, p. 58.

⁴¹ A estimativa é baseada no quadro de pessoal apresentado no relatório ministerial do referido ano. Não há estimativa para os aspirantes a guarda-marinha. Vd. Center for Research Libraries: global resource network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Marinha / 1902 / Corpo da Armada, p. 18.

⁴² Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1905 / Volume 47 / Marinha mercante, p. 554.

⁴³ Vd. Center for Research Libraries: global resource network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Agricultura.

em navios de guerra⁴⁴. Do ponto de vista jurídico, o uso de navios privados na guerra é muito anterior ao século XX, tendo em vista o emprego de corsários e piratas, e por essa razão, o artigo 1º do Tratado de Paris de 1856 aboliu a guerra privada, só reconhecendo juridicamente a guerra entre marinhas organizadas, desta forma, um navio só poderia cumprir funções mercantes ou de guerra. Na revolta da armada onde governo e revoltosos se defrontaram, o uso de paquetes foi importante para os revoltosos, que os armaram como cruzadores-auxiliares. Na convenção de Haia de 8 de outubro de 1907, ficaria estabelecido sobre o tema:

- 1º - O navio deve estar sob comando directo, sob a fiscalização imediata e sob a responsabilidade da potencia cuja bandeira arvora.
- 2º - Elle deve hastear os distinctivos exteriores dos navios militares do seu paiz.
- 3º - O comandante deve estar ao serviço do estado e seu nome incluído nos quadros da marinha de guerra.
- 4º - A tripulação deve estar sujeita ás regras da disciplina militar e observar as leis e os usos da guerra.⁴⁵

O objetivo da argumentação de Rieken era demonstrar os esforços estrangeiros em defender os navios mercantes num eventual conflito, exemplificado com a iniciativa inglesa de 26 de março de 1913, quando o 1º lorde do almirantado, Winston Churchill, propusera armar navios com canhões e munições para fins defensivos. O armamento e municiação seria provido pela Marinha Real e a tripulação, instruída pela força naval. Os navios não seriam auxiliares à esquadra britânica nem embarcações de guerra, mas fundamentalmente capazes de se defender ante cruzadores rápidos em tempos de guerra. Os navios mercantes armados deveriam se sujeitas às decisões e posições internacionais dos países aos quais representavam, e como tal, agiriam de forma diferenciada ao inimigo, mas não entrariam em combate direto, mas se presentes em território hostil, seriam cômicos da possibilidade de aprisionamento e retaliação.

As discussões denotam a preocupação e o controle exercido pelas marinhas em busca da preservação do poder naval, da sustentação da prosperidade de uma nação, como na ótica de Mahan. Tal contexto justifica as regulamentações às Capitania dos Portos, responsáveis pela regulação de navios e produtos, além do registro de marinheiros mercantes, o elo entre as duas marinhas e ainda a criação da Escola de Maquinistas e Pilotos do Pará, em 1892, e reorganização em Escola de Marinha Mercante do Pará, em 1907 – aspectos que serão trabalhados no terceiro capítulo.

⁴⁴ Vd. Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1914 / Volume 73 / O navio mercante armado.

⁴⁵ Idem, pp. 679-680.

Como reflexão, analisarei a seguir um evento importante ocorrido no período.

No início de 1906, o encouraçado Aquidaban e os cruzadores Barroso e Tiradantes formaram uma comissão para verificar a viabilidade de construir o novo arsenal de marinha do Rio de Janeiro na baía de Jacuecanga. O novo arsenal de marinha deveria ser próximo à capital federal, de maneira a garantir a sua defesa pela esquadra, mas também distante o suficiente para não arriscar um combate naval às margens da cidade, o que poderia resultar em bombardeamentos da capital do país e consequente pânico em caso de guerra, conclusão baseada em batalhas do conflito russo-japonês⁴⁶.

Na madrugada do dia 21 de janeiro, o Aquidaban explodiu, partindo-se em pedaços e naufragando completamente, vitimando cerca de 200 pessoas entre tripulantes e um civil, o que provavelmente ocorreu devido à combustão de um tipo de pólvora conhecida à época como *cordite*, situada nos paióis de munições do navio, entretanto, a causa da ignição da pólvora é desconhecida, pois o relatório técnico⁴⁷, bem como os relatos de jornais⁴⁸ não tem consenso se a motivação teria sido elétrica, com a produção de faíscas na fiação do paiol ou combustão espontânea, devido às altas temperaturas que atingiam, já que as experiências feitas pela comissão responsável pelo inquérito verificaram instabilidade da *cordite* em temperaturas superiores a 38°C, embora a combustão se desse de fato na ordem de 170°C, hipótese corroborada no depoimento do cabo de foguistas Antonio Pere Vasconcellos, o qual afirmou ao Jornal do Brasil que as temperaturas no interior dos paióis atingiam até 50°C⁴⁹.

A repercussão do desastre assumiu um caráter simbólico interessante, como é possível observar na seguinte imagem⁵⁰:

⁴⁶ Center for Research Libraries: global resource network/ Brazilian Government Documents/ Ministerial Reports (1821-1960/ Marinha / 1905 / Mudança do nosso principal arsenal, pp. 65-128.

⁴⁷ Idem/ Sossobro do Aquidaban, pp. 128-163.

⁴⁸ Pesquisei os periódicos Jornal do Brasil, Gazeta de Notícias, Correio da Manhã e O Fluminense entre os dias 21 de janeiro e 21 de fevereiro de 1906. Todos os jornais estão disponíveis na Hemeroteca Digital Brasileira, da Biblioteca Nacional.

⁴⁹ Biblioteca Nacional/ Hemeroteca Digital Brasileira/ Jornal do Brasil/ 24 de janeiro de 1906/ edição 24/ Horrível Catastrophe.

⁵⁰ Biblioteca Nacional/ Hemeroteca Digital Brasileira/ Revista da Semana/ 28 de janeiro de 1906 / número 298.



Figura 3 - Capa da Revista da Semana destacando o acidente do Aquidaban. Abaixo, leem-se os dizeres: “À memória das victimas da hecatombe na bahia de Jacuecanga, na noite de 21 do corrente.”⁵¹

Ao centro, no plano anterior da imagem, é possível observar o navio afundando em chamas e fumaça sendo engolido pelas águas do mar, o que cobre praticamente todo o plano de fundo, sugerindo a dimensão da explosão; à esquerda, um jovem garoto com expressão angustiada, trajando roupas de marinheiro e segurando seu chapéu, em posição de reverência, provavelmente um aprendiz-marinheiro; à direita, duas pessoas (provavelmente do sexo feminino) trajando togas e com vinhas na cabeça, portando um estandarte com uma bandeira, que não tremula, ambas inclinam a cabeça em sinal de reverência e expressão de tristeza. As pessoas presentes na imagem prostram-se a uma âncora inclinada: a Marianne, efígie da República, e o jovem aprendiz, rosto do futuro, tem em sua frente a âncora, o concreto, a realidade de uma Marinha que segue, enquanto o horror permanecerá para trás, no passado, na memória. A destruição do encouraçado é o impacto do poder naval, da conquista dos mares, da força e da liberdade da própria República. Observemos ainda os seguintes versos:

⁵¹ Biblioteca Nacional/ Hemeroteca Digital Brasileira/ Revista da Semana/ 28 de janeiro de 1906 / número 298

“Na vastidão das águas da bahia
 Tudo é luz, tudo é paz neste momento.
 Limpido, ao alto, nos acaricia
 O amplo côncavo azul do firmamento.
 [...]

 Dormem da esquadra os vasos repousados,
 Esquecidos dos bellicos rumores
 - E o sonho dos soberbos couraçados,
 Das torpedeiras e dos cruzadores:
 -Um que, certo, entre todos é o mais forte,
 Parece estar sonhando em pompa e galas,
 Num tempo em que ele se entregará á sorte,
 Debaixo de uma abobada de balas”
 (Emílio de Menezes)⁵²

Tanto a imagem publicada na capa da Revista da Semana como o poema, no Correio da Manhã, remetem a um profundo lirismo e subjetivismo, tendo a angústia como pano de fundo. Embora a tragédia em si represente um choque à Marinha e à população do Rio de Janeiro pela forma abrupta que morreram centenas de pessoas, outro aspecto é fundamental: não se tratava apenas da destruição de um navio, mas de um encouraçado central para a esquadra. Emílio de Menezes chega a afirmar, em seu poema, que ele seria o mais forte dos navios, o que, embora não partisse de uma análise técnica (já que tanto em fontes como na historiografia o encouraçado Riachuelo é eleito o principal navio da Armada), o Aquidaban possuía 85,40 metros de comprimento, deslocava 5.000 toneladas, possuía máquinas com 4.500 hp de potência e seu armamento compunha-se de quatro canhões Armstrong de cerca de 230 mm distribuídos em duas torres, quatro canhões de 150 mm, dois canhões de tiro rápido, quinze metralhadoras Nordenfelt e cinco portinholas para lançamento de torpedos⁵³. Ainda que o navio não fosse tão poderoso quanto outros produzidos no mundo àquela altura, era um dos mais poderosos ante à esquadra brasileira.

A principal reflexão que pretendo sobre o acidente, entretanto, é baseada em uma homenagem da própria Marinha. Em pequeno artigo publicado na Revista Marítima, é dito:

No entorpecimento que nos confrange e atormenta, só encontramos allivio e conforto para tão brutal e horrorosa tragédia na certeza de que todos aqueles devotadíssimos filhos que a Patria chora e bem diz, tragados pela tremenda explosão, levaram comsigo, em perecendo, a satisfação de que cumpriam uma patriótica missão – estabeleciam a pedra fundamental da nossa palingenesia thalassocratica⁵⁴

⁵² Biblioteca Nacional/ Hemeroteca Digital Brasileira / Correio da Manhã / 21 de fevereiro de 1906 / Edição 1.685 / *A Tragedia do “Aquidaban”*

⁵³ Vd. Apêndice 1. MENDONÇA, Mario; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de nomes dos navios da esquadra brasileira, 1822-1940*. Duque de Caxias: Imprensa Naval, 1942, pp. 21-22.

⁵⁴ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1906 / Volume 49A / Número 8 / p. 827.

A questão levantada pelo artigo é o cumprimento do dever sobre a adversidade. A elevação moral e heroica dos mortos justifica-se pelo fato de estarem no exercício daquilo que foram preparados a ser: marinheiros. Há simultaneamente a consciência do fim, marcado pelas mortes e da continuidade, marcada pelo renascer: a Marinha permanecera viva, e com ela, o eterno retorno (paligenesia) ao mar (thálassa).

Considero que a homenagem prestada não representava apenas a eloquência da mitificação do marinheiro, mas também um outro lado coerente com o navio destruído, os projetos de modernização da força naval e a própria postura diante da Amazônia: ao caracterizar a paligenesia do marinheiro como talassocrática, o artigo revela a consciência do dever do marinheiro com o mar. Tanto o encouraçado Aquidaban como os navios que protagonizaram os programas navais de 1904 e 1906 tinham em comum a capacidade de guerra nos oceanos. Os mesmos navios eram praticamente inertes nos rios devido às suas características específicas. O sentido de guerrear e conquistar os mares não era, pois, a mesma arte da guerra praticada nos meandros amazônicos.

1.2.Uma patriótica missão: os programas navais

Em 1904, o então contra-almirante Júlio César de Noronha, ministro da Marinha, apresentou o programa naval, onde foram estabelecidos os parâmetros da modernização do material flutuante na Marinha, os quais eram: três encouraçados⁵⁵ de 12.500 a 13.000 toneladas de deslocamento, três cruzadores-encouraçados de 9.200 a 9.500 toneladas, seis caça-torpedeiros de 400 toneladas, seis torpedeiros de 130 toneladas, seis torpedeiros de 50 toneladas, três submarinos e um transporte para 6.000 toneladas de carvão⁵⁶. Segundo Martins Filho, o programa de Noronha baseava-se no conceito de esquadra homogênea cujo exemplo adotado foi a marinha japonesa⁵⁷. A ideia da esquadra uniforme foi lançada pelo livro *A esquadra necessária*, do almirante francês Fournier, onde pequenas esquadras deveriam ser compostas de navios idênticos escoltados por torpedeiras⁵⁸. O projeto foi oficializado com o

⁵⁵ O termo mais utilizado na documentação é *couraçado*, no entanto, optei pela palavra contemporânea *encouraçado* para evitar incompreensões, já que ele também era usado em menor frequência.

⁵⁶ Center for Research Libraries: global resource network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960)/ Marinha / 1904 / Material Flutuante, pp. 3-9.

⁵⁷ MARTINS FILHO, João Roberto. *A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010, p. 75.

⁵⁸ Para a discussão detalhada, Vd. Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1896 / Volume 28 / A esquadra necessária.

decreto nº 1.296/ 1904, acrescentando a ele um navio-escola de 3.000 toneladas e a finalização dos monitores Pernambuco e Maranhão⁵⁹.

Embora a figura do contra-almirante Júlio César de Noronha seja central no programa naval, as discussões em torno da modernização do material flutuante e da forma como ela seria realizada é provavelmente anterior e dividia opiniões na Marinha e em intelectuais, políticos e na imprensa.

Em 1902, o primeiro-tenente Trajano de Carvalho, em artigo intitulado Ideias sobre a reorganização do material flutuante⁶⁰, fez elogios a Arthur Dias⁶¹ e apresentou a proposta de: 12 encouraçados-cruzadores, que serviriam como esquadra de linha propriamente dita; 12 encouraçados guarda-costas, semelhantes ao Deodoro, com maior velocidade, canhões de 300 mm em torres e de 200 mm nos ângulos; 12 cruzadores exploradores, de pequeno tamanho e maior velocidade, semelhantes ao República e ao Barroso, com objetivo de auxiliar a esquadra principal, explorar e atacar navios menores, como torpedeiras; 36 torpedeiras de alto-mar, em grande número, responsáveis pela defesa de portos e costas. O projeto de Trajano identificava o encouraçado italiano Bertollo como navio ideal à esquadra. Com 8.000 toneladas de deslocamento, o oficial acreditava que um navio de 16.000 toneladas seria inferior a dois de 8.000, tendo em vista que duas embarcações se movimentando teriam maiores possibilidades de atingir um alvo só.

Ainda que o navio escolhido pelo programa naval tenha sido o HMS Triumph de 11.985 toneladas de deslocamento após longa discussão acerca de navios estrangeiros, como o Cesarevitch, Almirante Makaroff, Bayan, Orel e Rurik, da Rússia; Diderot, da França; Aki e Satsuma, do Japão e USS South Caroline, dos EUA⁶². Produzido na Inglaterra originalmente como Libertad para o Chile, a lógica presente é a mesma: uma esquadra eficiente teria uma composição mais uniforme possível, como um grupo regular e disciplinado. Como já mencionado, a esquadra japonesa se tornou o modelo fundamental do projeto de 1904 e o país foi observado e analisado pela Marinha brasileira especialmente devido às vitórias nos conflitos sino-japonês de 1894-1895 e russo-japonês de 1904-1905. O segundo conflito assumiu maior importância porque os dois países envolvidos tinham navios de grande porte,

⁵⁹ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 1.296, de 14 de dezembro de 1904 / Autoriza o Poder Executivo a encomendar os navios que menciona, a mandar concluir a construção dos monitores de rio Pernambuco e Maranhão, e determina o modo por que deve ser realizada a respectiva despeza.

⁶⁰ Vd. Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1902 / Volume 40 / Ideias sobre a reorganização do material flutuante.

⁶¹ Segundo Martins Filho, Arthur Dias foi um defensor importante da ideia de modernizar a força naval brasileira. “Sempre que uma nação afirma o seu valor no mar, dominando-o com sua frota, esta nação tem-se assegurado a vitória na guerra, a grandeza na paz”. DIAS, Arthur apud MARTINS FILHO, Op. Cit., p. 44.

⁶² FARIAS, William Gaia; NUNES PEREIRA, Pablo. Op. Cit., p. 58.

como o Mikasa, líder da esquadra japonesa, Hatsuse e Yashima; e o Petropavlovsk, líder da esquadra russa, Tzarevich e Osslybia.

Para Augusto Vinhaes, ainda que as vitórias nas batalhas de Liáo-Yang e Mukden e as campanhas terrestres tenham sido importantes na vitória japonesa sobre o Império Russo, fora o controle absoluto do mar que garantiu as conquistas do exército, da mesma forma que o vencedor de Napoleão teria sido Nelson, que conquistou o Mediterrâneo, o Báltico e o Atlântico⁶³ - na esteira de Mahan, o Japão era o principal exemplo à Marinha brasileira do desenvolvimento e prosperidade a partir do poder naval.

As vitórias permitiram uma idealização ao Japão verificada no artigo. Um povo marítimo⁶⁴, de 1904. No artigo, ressaltou-se o caráter marítimo dos japoneses, que desde o nascimento, estariam empenhados em todos os lagos, rios e mares de seu país, passando a vida embarcados em pesca e outras atividades, uma vez que a geografia japonesa tornava a pesca atividade indispensável para a alimentação. O mar territorial do país era, na ótica da Revista, o mais povoado do mundo, e com tal dedicação às atividades marítimas, ele teria a maior quantidade de barcos de pesca e afins do mundo, o que o tornaria naturalmente proficiente a ser um marinheiro obstinado, que não temeria a morte.

O grande contraponto técnico ao programa naval de 1904 foi o deslocamento dos navios de linha. O deslocamento diz respeito à massa de água deslocada pela embarcação quando imersa na água, equivalendo numericamente ao volume de água deslocado e, portanto, ao volume imerso do navio⁶⁵. Quanto maior o deslocamento, via de regra, maior o porte da embarcação, e com isso, maior a estabilidade e também o peso carregado. Maior deslocamento implicaria ainda em armamentos mais pesados, maior capacidade de carvão e outros fatores, tais como a potência do motor, já que em movimento, a força gerada pelo navio pode aumentar seu deslocamento.

A questão do deslocamento foi discutida e analisada por diversos oficiais da Marinha, como o primeiro-tenente Lafayette, que em 1891 argumentara, baseando-se em conferência feita pelo lorde inglês Brassey do Instituto dos Arquitetos Navais do país, que o aumento do deslocamento dos navios da Armada de então seria indispensável⁶⁶. O lorde insistiu que qualquer navio que içasse a bandeira britânica deveria ser capaz de se sustentar em alto-mar, e

⁶³ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1907 / Volume 50 / O domínio do mar, p. 1.252.

⁶⁴ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1904 / Volume 45 / Um povo marítimo.

⁶⁵ Para discussão mais detalhada de algumas características técnicas, Vd. FARIAS, William Gaia; NUNES PEREIRA, Pablo. Op. Cit., p. 59.

⁶⁶ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1891 / Volume 20 / Política futura na construção dos navios de guerra.

por isso, a manutenção de encouraçados de 10.500 toneladas, como os de mesmo tipo Centurion e Barfleur ingleses deveria nortear a política naval. Lafayette concordava no deslocamento maior, embora reconhecesse que deveria haver um limite, já que os custos aumentavam com a envergadura das belonaves. O tenente acreditava que navios de deslocamento superior de 10.000 toneladas seriam suficientes para aparelhar a esquadra.

O deslocamento passou a importância tal que um artigo da *Scientific American* traduzido na *Revista Marítima* em 1896 trazia a comparação entre os poderes navais de Estados Unidos e Inglaterra, e ao pensar cada classe de embarcação, argumentou que quanto maior o deslocamento total de uma marinha, maior o seu poder. A ideia partia da seguinte comparação: se dois navios, um de 10.000 toneladas e outro de 15.000 toneladas disputassem em combate, o segundo tiraria maior proveito da artilharia (pela estabilidade), teria máquinas mais potentes e maior blindagem⁶⁷. Os encouraçados eram divididos em quatro classes (1ª, 2ª, 3ª e guarda-costas), sendo o deslocamento total de 81.404 toneladas para doze americanos e 621.280 toneladas para sessenta e cinco britânicos; os cruzadores, encouraçados protegidos, avisos e canhoneiras somavam 99.421 toneladas para trinta e um americanos e 536.725 para cento e quarenta e três britânicos; não havia caça-torpedeiros americanos no referido ano e havia sessenta e dois ingleses, com 250 toneladas; as torpedeiras existiam em número de dez para os EUA e 166 para a Inglaterra. A quantidade de navios da marinha americana era de quarenta e três navios com 180.825 toneladas e para a Inglaterra, duzentos e oito navios, com 1.158.005 toneladas, dando a vantagem para o segundo país em caso de guerra⁶⁸.

A ideia de aumentar o deslocamento como fonte de poder ganhou força na Marinha. O segundo-tenente Orlando Ferreira ressaltou em 1905 que a marinha japonesa abraçara a ideia de aumentar o deslocamento de suas embarcações, iniciando no referido ano a construção de dois encouraçados de 19.000 toneladas após a batalha de Tsushima⁶⁹. No mesmo ano, a França iniciou um programa naval para construção de três navios de 18.000 toneladas; a Itália, sendo criticada pelo tenente, manteve como navios de linha os encouraçados da classe *Victorio-Emanuelle*, de 12.000 toneladas em construção – irmão do *Regina Elena*, um dos modelos ao programa de 1904; os EUA centraram-se na classe *Conneticut*, de 16.300 toneladas e, por fim, a Inglaterra buscava produzir encouraçados de 20.000 toneladas,

⁶⁷ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / *Revista Marítima Brasileira* / 1896 / Volume 28 / Comparação entre os poderes navaes da Inglaterra e Estados Unidos, p. 354.

⁶⁸ *Idem*, pp. 304-306.

⁶⁹ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / *Revista Marítima Brasileira* / 1905 / Volume 47 / Deslocamento dos navios de linha, p. 449.

entretanto, àquela altura já possuía o HMS Dreadnought, de 18.000 toneladas, considerado por Ferreira o melhor navio militar do mundo⁷⁰.

Ainda em 1905, Augusto Vinhaes apresentou parte do relatório de Charles Bos, deputado francês e relator do orçamento de marinha daquele país, onde as condições ideais ao navio de combate seriam: duplo costado; couraça espessa de 220 milímetros; deslocamento de 18.000 toneladas, tal como o Dreadnought inglês; couraça vertical contra torpedos de 40 milímetros; paióis de munição protegidos; torres de comando couraçadas com capacidade reduzida (quatro ou cinco pessoas); chaminés curtas e protegidas na base, com ventiladores para exaustão e grandes encouraçadas no interior para evitar estilhaços de projéteis; mastros leves; telegrafia sem fio abrigada; carvoeiras espaçosas; armamento de dezesseis canhões de 274,4 mm em oito torres, doze canhões de tiro rápido de 47 mm e mais canhões de 160 mm; dois motores e duas hélices⁷¹.

Em sentido amplo, a ideia de uma esquadra homogênea não foi abandonada por completo, pois a proposta compreendia que os navios de linha – portanto, os que efetivamente combateriam – seriam idênticos, o que divergia do programa de 1904 era especificamente o tipo de navio e, posteriormente, o suporte.

⁷⁰ Idem, p. 452.

⁷¹ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1905 / Volume 47 / Condições necessárias ao novo navio, pp. 566-567.

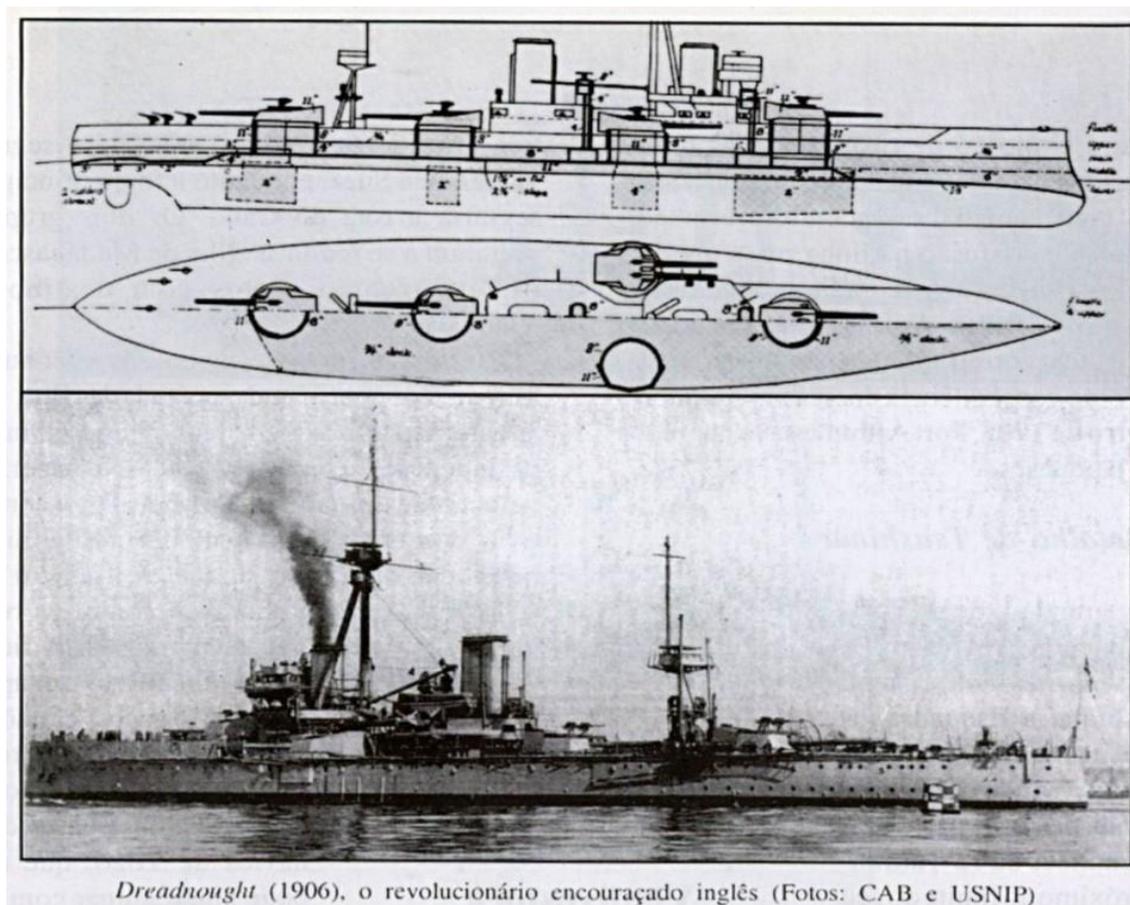


Figura 4 - Encouraçado Dreadnought e ilustração de seus canhões⁷²

É nesse sentido que, em 1906, sob gestão do contra-almirante Alexandrino Faria de Alencar, foi apresentada a retificação ao programa de 1904, o que formou um novo projeto. O programa apresentado em 1906 privilegiou embarcações maiores, com deslocamento de 18.000 toneladas, tendo como principal modelo o HMS Dreadnought inglês⁷³. O projeto foi oficializado pelo decreto nº 1.568 / 1906⁷⁴. A escolha do Dreadnought, entretanto, não se deveu apenas pelo deslocamento alto, tendo em vista que até a chegada do Minas Gerais e do São Paulo ao Brasil, outros navios de maior porte foram construídos, no entanto, a embarcação inglesa representava um equilíbrio entre vários fatores reclamados por oficiais e especialistas como indispensáveis aos navios de guerra. No tocante ao suporte, cada

⁷² Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2000 / Edição 248 / Volume 120 / Números 10, 11 e 12 / A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil, p. 188.

⁷³ Center for Research Libraries: global resource network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Marinha / 1905 / Material fluctuante.

⁷⁴ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 1.568, de 24 de novembro de 1906 / Modifica o plano naval da lei n. 1296, de 14 de novembro de 1904.

encouraçado deveria contar com um cruzador *scout* e quatro contratorpedeiros⁷⁵. Observemos o comparativo dos navios do programa naval:

Nome	Deslocamento	Motor	Dimensões	Armamento
Encouraçado Minas Geraes	19.280 tons	23.500 hp	165 m de comprimento; 25,3 m de boca; 7,7 m de calado	12 canhões de 305 mm em seis torres; 22 canhões de 120 mm e 8 canhões de 47 mm
Encouraçado São Paulo	19.281 tons	23.500 hp com marcha de 21 milhas	165 m de comprimento; 25,3 m de boca; 7,7 m de calado	12 canhões de 305 mm em seis torres; 22 canhões de 120 mm e 8 canhões de 47 mm
Cruzador scout Bahia	3.150 tons	22.000 hp com macha de 26 milhas	122,4 m de comprimento; 11,9 m de boca; 4,2 m de calado	10 canhões de 120 mm; 4 canhões de 76 mm; 4 canhões de 47 mm e 4 tubos lança-torpedos
Cruzador scout Rio Grande do Sul	3.150 tons	22.000 hp com macha de 26 milhas	122,4 m de comprimento; 11,9 m de boca; 4,2 m de calado	10 canhões de 120 mm; 4 canhões de 76 mm; 4 canhões de 47 mm e 4 tubos lança-torpedos
Contratorpedeiro Alagoas	560 tons	8.800 hp com marcha de 28 milhas	73,2 m de comprimento; 8,2 m de boca; 2,4 m de calado	2 canhões de 120 mm; 4 canhões de 47 mm e 2 tubos lança-torpedos
Contratorpedeiro Amazonas	560 tons	8.800 hp com marcha de 28 milhas	73,2 m de comprimento; 8,2 m de boca; 2,4 m de calado	2 canhões de 120 mm; 4 canhões de 47 mm e 2 tubos lança-torpedos
Contratorpedeiro Matto Grosso	560 tons	8.800 hp com marcha de 28 milhas	73,2 m de comprimento; 8,2 m de boca; 2,4 m de calado	2 canhões de 120 mm; 4 canhões de 47 mm e 2 tubos lança-torpedos
Contratorpedeiro Pará	560 tons	8.800 hp com marcha de 28 milhas	73,2 m de comprimento; 8,2 m de boca; 2,4 m de calado	2 canhões de 120 mm; 4 canhões de 47 mm e 2 tubos lança-torpedos
Contratorpedeiro Parahyba	560 tons	8.800 hp com marcha de 28 milhas	73,2 m de comprimento; 8,2 m de boca;	2 canhões de 120 mm; 4 canhões de 47 mm e 2 tubos lança-torpedos

⁷⁵ Center for Research Libraries: global resource network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Marinha / 1913 / Dreadnoughts, canhões e couraça, encouraçado Rio de Janeiro, p. 53.

			2,4 m de calado	
Contratorpedeiro Paraná	560 tons	8.800 hp com marcha de 28 milhas	73,2 m de comprimento; 8,2 m de boca; 2,4 m de calado	2 canhões de 120 mm; 4 canhões de 47 mm e 2 tubos lança-torpedos
Contratorpedeiro Piauí	560 tons	8.800 hp com marcha de 28 milhas	73,2 m de comprimento; 8,2 m de boca; 2,4 m de calado	2 canhões de 120 mm; 4 canhões de 47 mm e 2 tubos lança-torpedos
Contratorpedeiro Rio Grande do Norte	560 tons	8.800 hp com marcha de 28 milhas	73,2 m de comprimento; 8,2 m de boca; 2,4 m de calado	2 canhões de 120 mm; 4 canhões de 47 mm e 2 tubos lança-torpedos
Contratorpedeiro Santa Catarina	560 tons	8.800 hp com marcha de 28 milhas	73,2 m de comprimento; 8,2 m de boca; 2,4 m de calado	2 canhões de 120 mm; 4 canhões de 47 mm e 2 tubos lança-torpedos
Contratorpedeiro Sergipe	560 tons	8.800 hp com marcha de 28 milhas	73,2 m de comprimento; 8,2 m de boca; 2,4 m de calado	2 canhões de 120 mm; 4 canhões de 47 mm e 2 tubos lança-torpedos
Tender Belmonte	5.200 tons	2.700 hp com marcha de 12 milhas	-	2 canhões de 120 mm e 6 canhões de 57 mm
Rebocador Laurindo Pitta	514 tons	Marcha de 11 milhas	-	-
Submarino F-1	250 / 305 tons	700/ 500 hp com marcha variando de 13,5 e 8 milhas	46 m de comprimento	2 tubos lança-torpedos
Submarino F-3	250 / 305 tons	700/ 500 hp com marcha variando de 13,5 e 8 milhas	46 m de comprimento	2 tubos lança-torpedos
Submarino F-5	250 / 305 tons	700/ 500 hp com marcha variando de 13,5 e 8 milhas	46 m de comprimento	2 tubos lança-torpedos

Tabela 4 - Comparativo dos navios do programa naval.



Figura 5 - Encouraçado Minas Geraes, idêntico ao São Paulo⁷⁶

Com a chegada da nova esquadra, o encouraçado Riachuelo, outrora principal navio de guerra brasileiro, recebeu baixa de serviço e os de mesmo tipo Deodoro e Floriano passaram a cumprir o papel estrito de defesa costeira. Os encouraçados Minas Geraes e São Paulo passaram a cumprir o papel central, possuindo armamento superior (mais poderoso comparativamente aos demais canhões da armada) e blindagem resistente. A condição de cruzadores exploradores ou *scouts* impunha suporte à esquadra enquanto navios velozes batedores que identificariam inimigos à distância e poderiam retornar à frota. Em termos de combate, os *scouts* possuíam canhões mais leves do que os encouraçados e provavelmente não venceriam a blindagem destes, entretanto, estariam em condições de enfrentar qualquer outro tipo de embarcação.

Dos cruzadores mencionados na tabela 1, no alvorecer da década de 1910, o *Barroso* foi o único a continuar ativo como navio de guerra; Tamandaré, Primeiro de Março e Benjamin Constant eram navio de instrução; República passou à reserva em 1911; o Andrada, classificado como vapor de guerra desarmado, passou à reserva em 1913 e o Tiradentes permaneceu dando suporte à Flotilha de Mato Grosso. Os contratorpedeiros, em maior número e enquanto navios de suporte aos encouraçados, assumiriam o duplo papel de contra-atacar navios menores e torpedos e lançar ataques contra encouraçados que se digladiavam.

⁷⁶ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2002 / Edição 252 / V. 122 / Números 10, 11 e 12 / O Barão do Rio Branco e a política internacional, p. 187.

Dos navios equivalentes na Marinha, o Tamoyo passou à reserva em 1909, permanecendo ativos os cruzadores-torpedeiros Tupy e Tymbira; o Gustavo Sampaio recebeu baixa em 1911 e apenas as torpedeiras Bento Gonçalves, Pedro Affonso, Pedro Ivo e Goyaz permaneceram na ativa. Os submarinos F-1, F-3 e F-5, embora frutos da modernização, foram utilizados apenas para instrução até a Guerra Mundial.

Um dos limites ao deslocamento dos navios era a velocidade, colocada por A. Sampaio como variável principal. No combate entre duas esquadras, aquela que tivesse maior velocidade relativa teria a vantagem⁷⁷. A velocidade relativa é aquela atingida quando da marcha econômica de um navio, isto é, a que garantirá maior raio de ação pelo consumo de combustível. O raciocínio compreendia que “Como a couraça, a velocidade não é uma arma como o próprio navio, que não é uma arma, é apenas a carreta de sua artilharia, a velocidade é o elemento que leva em curto espaço de tempo essa carreta ao lugar mais conveniente em que tem de operar a artilharia”⁷⁸.

Tal raciocínio é interessante por desconsiderar o poder simbólico de um navio de grande porte, isto é, ele não atribui à embarcação, e sim a um elemento dela a garantia da vitória. Da mesma forma, Affonso Livramento dissertou sobre William S. Sims, oficial da marinha americana que discordava de Mahan quanto ao navio ideal para aumentar o poder naval. Para Sims, o ponto fundamental de um navio de guerra era o calibre dos seus canhões, sendo maior o calibre, melhor o navio. O que o oficial não considerava, entretanto, é que tanto a estabilidade do navio em si poderia ser abalada com um armamento desproporcional (o disparo de um canhão gera uma força contrária ao movimento do projétil) como a maior quantidade de canhões de menor calibre poderia superar pela maior probabilidade de acerto ao alvo, além de um navio veloz ser um alvo difícil, como argumentou o presidente americano Theodor Roosevelt em resposta contrária ao oficial Sims⁷⁹. Novamente, o Dreadnought teve relativo consenso ao ser considerado o navio mais adequado ao programa naval brasileiro.

Um dos aspectos mais importantes nesse processo de modernização que teve por símbolo dois projetos navais é a observação atenta e crítica às marinhas pelo mundo e aos ensinamentos de novos navios construídos e batalhas travadas. A observação não se limitou às grandes potências imperialistas, mas também a países que, tal como o Brasil, procuravam o caminho do desenvolvimento através das forças navais. Em artigo traduzido do *La Nature de*

⁷⁷ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1908 / Volume 53 / A questão da velocidade nos navios de linha.

⁷⁸ Idem, p. 248.

⁷⁹ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1907 / Volume 51 / O melhor tipo de navio de combate.

1908 na Revista Marítima, foram analisadas marinhas no Mediterrâneo e no Mar Negro após o início das agitações que culminou anos mais tarde com a guerra nos Bálcãs⁸⁰.

A Áustria teria como grande característica a disciplina aos moldes alemães, possuindo 9 encouraçados de três unidades idênticas: o Erzherzog Karl, E. Friedrich, e E. Ferdinand Max, de 10.600 toneladas; Habsburg, Aspad e Babenberg, de 8.300 toneladas e Budapest, Wien e Monarch, de 5.600 toneladas, o programa naval austríaco ainda contemplava a construção dos encouraçados Erzherzog-Franz-Ferdinand, Zringi e Radetzki, de 14.268 toneladas, além da reconstrução de navios antigos de 12.000 toneladas, Kronprinz Rudolf e Kronprinzessin Stephanie e dos navios Kaiser Karl VI, de 6.150, Maria Theresia, de 5.200 e Sankt Georg, de 7.200. A Turquia, considerada adversária provável da Áustria, teria grandes marinheiros, mas uma marinha fraca. Havia dois encouraçados reconstruídos em 1901, o Messoudieh, de 9.100 toneladas, e o Assari-Tewfick, de 4.600 e dois cruzadores protegidos de 3.500 toneladas, o Abdul-Hamid e o Abdul-Medjidieh como navios para combate em mar, além de uma flotilha de contratorpedeiros e torpedeiros de 28 navios.

A Grécia iniciou um programa naval para aquisição de 3 encouraçados de 5.000 a 6.000 toneladas e 18 contratorpedeiros de 300 toneladas, buscando ainda adquirir os franceses Hydra, Spetzai e Psara, de 4.800. A recém-independente Bulgária iniciou no referido ano programa naval sob comando de um oficial francês, possuindo apenas o cruzador Nadiedja, de 100 toneladas. A Romênia dispunha de 4 canhoneiras encouraçadas de 680 toneladas, um cruzador protegido de 1.400 e 6 torpedeiros, além do programa naval que incluiria seis monitores, três contratorpedeiros, três submarinos e dois navios mineiros.

A atenção da Marinha às armadas estrangeiras também foi detalhada em 1910, ano oficial da incorporação do Minas Gerais e do São Paulo à esquadra brasileira. Eduardo de Proença traduziu, no referido ano, o artigo da revista Military and Naval Record, contendo a lista dos navios completos, lançados e iniciados em 1909:

Nome	País	Deslocamento
New Hampshire	Estados Unidos	16.000 tons
Michigan	Estados Unidos	16.000 tons
South Carolina	Estados Unidos	16.000 tons
Nassau	Alemanha	18.500 tons

⁸⁰ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1908 / Volume 53 / As pequenas marinhas do Mediterraneo e do Mar Negro.

Westfalen	Alemanha	15.500 tons
Blütcher	Alemanha	15.500 tons
Andrei Pervozvannyi	Rússia	17.200 tons
Imperador Pavel I	Rússia	7.900 tons
Pallada	Rússia	7.900 tons
Roma	Itália	12.425 tons
Pisa	Itália	9.900 tons
Almalfl	Itália	9.900 tons
San Giorgio	Itália	9.900 tons
Satsuma	Japão	19.250 tons
Minas Geraes	Brasil	19.250 tons

Tabela 5 - Lista de navios completos em 1909.⁸¹

Nome	País	Deslocamento
Delaware	Estados Unidos	20.000 tons
Utah	Estados Unidos	20.000 tons
Danton	França	18.300 tons
Condorcet	França	18.300 tons
Diderot	França	18.300 tons
Voltaire	França	18.300 tons
Mirabeau	França	18.300 tons
Von der Tann	Alemanha	18.700 tons
Thuringen	Alemanha	19.000 tons
Ostfriesland	Alemanha	19.000 tons
Helgoland	Alemanha	19.000 tons
Radetzkiy	Áustria	14.700 tons
São Paulo	Brasil	19.250 tons

Tabela 6 - Navios lançados em 1909.⁸²

⁸¹ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1910 / Volume 56 / O progresso naval em 1909, pp. 1.323-1.325.

⁸² Idem.

Nome	País	Deslocamento
Florida	Estados Unidos	22.000 tons
Utah	Estados Unidos	22.000 tons
Wyoming	Estados Unidos	26.000 tons
Arkansas	Estados Unidos	26.000 tons
Ersatz Frithjof	Alemanha	19.000 tons
Ersatz Heimdall	Alemanha	19.000 tons
Ersatz Hildebrand	Alemanha	19.000 tons
Sebastopol	Rússia	23.000 tons
Petropavlovsk	Rússia	23.000 tons
Poltava	Rússia	23.000 tons
Gangut	Rússia	23.000 tons
Dante Alighieri	Itália	18.300 tons
Cavour	Itália	18.300 tons
Michel Angelo	Itália	21.000 tons
Gallileo Gallilei	Itália	21.000 tons
Rio de Janeiro	Brasil	19.250 tons
España	Espanha	14.700 tons

Tabela 7 - Navios iniciados em 1909.⁸³

O ex-Encouraçado *Rio de Janeiro*, quando, como *Agincourt*, integrava a Esquadra inglesa na Batalha de Jutlândia. Na foto com o Encouraçado *Erin*. (Foto: Rivista Marittima 3/92)

Figura 6 - Encouraçado Rio de Janeiro.⁸⁴

⁸³ Ibid.

O ano de 1909 teve uma particularidade no desenvolvimento de encouraçados: ele marcou o início dos chamados super-Dreadnoughts. O Dante Alighieri, enquanto Dreadnought italiano representou o meio-termo entre os Dreadnoughts e os super-Dreadnoughts não apenas pelo deslocamento superior, mas também por ter sido o primeiro a utilizar torres de canhões triplos, o que ficou conhecido como all-big-gun-ships⁸⁵. Dessa forma, em 1909 os ingleses lançaram o Orion, o primeiro super-Dreadnought, contendo as torres de canhões triplos, couraça de 12 polegadas e 22.500 toneladas.

Como o contrato do programa naval com a Armstrong previa três encouraçados ao Brasil dos quais dois já estavam prontos, o Minas Geraes e o São Paulo, cabia negociar os parâmetros do terceiro, que, diferente dos dois, deveria incorporar as características pós-Dreadnought, resultando no encouraçado Rio de Janeiro. Da mesma forma que o programa de 1904, o a questão do deslocamento se tornou um problema central na aquisição do Rio de Janeiro. Ao assumir características maiores que o Dreadnought, os navios de maior deslocamento mantiveram a blindagem semelhante aos anteriores, isto é, entre 12 e 14 polegadas de couraças, uma vez que maior espessura implicaria em maior peso e custo.

Após o fim da gestão de Alexandrino em 1910, os ministros seguintes, almirantes Joaquim Marques Batista de Leão e Manuel Inácio Belfort Vieira lançaram a proposta do terceiro encouraçado do programa com 27.500 toneladas, o que foi largamente criticado por Alexandrino quando reassumiu o ministério em 1913. Para este, enquanto países como a Turquia desenvolviam encouraçados de 32.000 toneladas (mesmo valor do programa original para o terceiro encouraçado), os ministros anteriores restringiram o programa sob alegações de incapacidade para mantê-lo, já que nem o Dique Flutuante Affonso Pena⁸⁶ seria capaz de içá-lo, entretanto, o almirante acreditava que tanto o dique em construção na Ilha das Cobras como novas aquisições poderiam equilibrar tal fator. Dessa forma, o Rio de Janeiro, para diminuir suas dimensões, teve o armamento e a couraça diminuídos. Curiosamente, a sua blindagem passou a 9 polegadas, menor que a do Minas Geraes e seu armamento passou de 12 canhões de 14 polegadas para 14 canhões de 12, o que preocupou Alexandrino pela inferioridade em relação aos encouraçados encomendados pela Argentina⁸⁷. Devido a situação financeira, o encouraçado foi cancelado e vendido pela Inglaterra à Turquia.

⁸⁴ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2002 / Edição 252 / V. 122 / Números 10, 11 e 12 / O Barão do Rio Branco e a política internacional, p. 189.

⁸⁵ Ibid., p. 191.

⁸⁶ Diques eram estruturas fixas ou flutuantes feitas para erguer navios a seco, de modo que poderiam ser feitos reparos em seu casco.

⁸⁷ Center for Research Libraries: global resource network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Marinha / 1913 / Dreadnoughts, canhões e couraça, encouraçado Rio de Janeiro.

A preocupação em comparar os navios brasileiros completos, lançados e iniciados pouco antes da chegada oficial do Minas Gerais ao Rio de Janeiro, em 17 de abril de 1910⁸⁸, bem como o constante estudo de navios estrangeiros e do pensamento naval de potências tem em si um sentido estrito com a ideia de modernização: não se tratava somente de incorporar máquinas poderosas ao poder naval brasileiro, mas o alinhamento ao imperialismo, à corrida armamentista. Modernizar o material flutuante era a convergência de diversos projetos distintos. Trabalhos na área de História, Ciência Política e Relações Internacionais tem analisado esse projeto de modernização sob diversas óticas. Silvia Capanema de Almeida divide o processo em dois âmbitos principais: a modernização de material e a de pessoal.

A chegada do Minas Gerais representa simultaneamente o alinhamento ao pensamento naval americano encabeçado por Mahan, dos grandes encouraçados, em detrimento da Jeune École, das esquadras de pequenas embarcações ligeiras e a projeção do poder que a jovem República buscava, onde a pujança do Dreadnought brasileiro era sua própria materialização⁸⁹. A revolta dos marujos de 1910 evidenciara o outro lado, o de uma Marinha que se pretendia moderna com navios de ponta que alimentava mal seus marinheiros e sujeitava-os a punições por chibatadas. Ao analisar o corpo, saúde e a alimentação na Marinha entre 1890-1910⁹⁰, a autora amplia o sentido da modernização para as relações raciais e sociais entre oficiais, majoritariamente brancos, e marinheiros, majoritariamente negros: o atraso, os maus hábitos, as doenças eram releituras de ideias de degeneração racial logo após a abolição da escravatura – as doenças como beribéri e tuberculose raramente eram associadas à alimentação precária das praças e das acomodações insalubres. A revolta da chibata é vista pela autora, assim, como uma revolta contra o atraso na Marinha.

Ao longo da década de 1910, os líderes do movimento se apropriaram do discurso republicano para associar a causa à própria ideia de modernização proposta pela instituição⁹¹. O próprio João Cândido, na construção individual de suas memórias reconheceu que a intenção da revolta de 1910 não fora destruir a força naval, e sim transformá-la⁹²: havia um

⁸⁸ MARTINS FILHO, João Roberto. Op. Cit., p. 168.

⁸⁹ Cf. CAPANEMA P. DE ALMEIDA, Silvia. “A modernização do material às vésperas da revolta dos marujos de 1910. In: **Estudos históricos**. Rio de Janeiro, vol. 23, n. 45, janeiro-julho de 2010.

⁹⁰ Cf. CAPANEMA P. DE ALMEIDA, Silvia. Corpo, saúde e alimentação na Marinha de Guerra brasileira no período pós-abolição, 1890-1910. **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**. Rio de Janeiro, v. 19, supl., dez. 2012, p. 15-33.

⁹¹ Cf. CAPANEMA P. DE ALMEIDA, Silvia. Os marinheiros nacionais e a ideia republicana: circulações, revolta e apropriações (anos 1910). **Antíteses**. V. 7, n. 13, p. 47-59, jan.-jul. 2014.

⁹² Cf. CAPANEMA P. DE ALMEIDA, Silvia. Do marinheiro João Cândido ao Almirante Negro: conflitos memoriais na construção do herói de uma revolta centenária. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 31, nº 61, p. 61-84, 2011.

orgulho em ser marinheiro, havia consciência da necessidade de modernizar a Marinha tornando-a um símbolo republicano de progresso.

A autora é representativa de uma historiografia⁹³ que pensa a Marinha e o processo de modernização a partir de seus múltiplos atores em circulação com outras instâncias inevitavelmente ligadas a ela – ministros, políticos e a imprensa, por exemplo. Um grupo maior de autores que analisa o processo sob a ótica mais atenta às relações internacionais, como é o caso de João Roberto Martins Filho, ressalta o lado político e os significados da participação brasileira na corrida armamentista. Tal bibliografia destaca pelo menos duas questões de maior importância sobre a modernização da Marinha. Em primeiro lugar, a iminência de conflitos ou a corrida armamentista na América do Sul. Essa perspectiva ressalta o atrito diplomático gerado pela aquisição dos Dreadnoughts brasileiros entre Brasil, Chile e Argentina, os três países sul-americanos engajados em programas navais que contemplaram a embarcação, embora o Minas Gerais tenha sido o primeiro efetivamente lançado. Tal fato levou Martins Filho a batizar o Minas Gerais e o São Paulo de “Encouraçados da discórdia”⁹⁴.

Ante o pioneirismo brasileiro de navios tão poderosos, a Argentina, em especial teria iniciado uma política externa agressiva exigindo, inclusive, um dos encouraçados do programa para equilibrar os poderes navais do cone-sul.

Nessa perspectiva, a dissertação de José Carlos de Araújo Neto⁹⁵ aponta um aspecto fundamental sobre os programas navais: eles representaram a estratégia de domínio do mar a partir de estudos técnicos e profunda observação sobre os acontecimentos navais. Do ponto de vista geopolítico, a Marinha cumpria um papel fundamental ao governo, embora os interesses políticos e militares não necessariamente se conjugassem, tendo em vista as constantes limitações de orçamento impostas aos programas. É nesse ponto que o interesse político federal não necessariamente refletisse a eficiência proposta por oficiais da Armada. É nesse

⁹³ Do ponto de vista historiográfico, a produção da autora se harmoniza com a ideia de uma nova história militar brasileira, que procura rumos das forças armadas que transpõem a história clássica de guerras e estratégias/estrategistas para a compreensão da história humana e das dimensões mais amplas das instituições militares e de seus membros. Vd. CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor; KRAAY, Hendrik. **Nova História Militar Brasileira**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

⁹⁴ O autor trabalha largamente com a repercussão nas imprensas brasileira, argentina, chilena, americana e de alguns países europeus. MARTINS FILHO, João Roberto. Os encouraçados da discórdia: o impacto dos dreadnoughts na política externa. In: Op. Cit.

⁹⁵ ARAUJO NETO, José Carlos de. A estratégia naval brasileira na geopolítica comparada do Atlântico Sul no início do século XX (1902-1914). Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História Comparada. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2008.

sentido também que a figura do Barão do Rio Branco se torna central para a maior parte desses autores⁹⁶.

Ao assumir o Ministério das Relações Exteriores em 1902 até o ano de sua morte em 1912, Rio Branco assumiu uma postura de garantir a soberania brasileira ante questões fronteiriças, como a questão do Acre com a Bolívia e do Amapá, com a França firmando um poder diplomático considerável e que permaneceu como símbolo da diplomacia brasileira até os dias atuais. Embora a ideia de manter a harmonia com os países vizinhos tenha norteado a política do ministro, essa bibliografia ressalta o protagonismo dele entre os universos da Marinha e do Governo Federal pelo reaparelhamento naval brasileiro. Nesse sentido, embora as três figuras mais citadas no processo sejam, além de Rio Branco, os almirantes Júlio César de Noronha e Alexandrino Faria de Alencar, o diplomata representou o esforço contínuo pelo poder naval.

Independente do programa aceito, o Ministério das Relações Exteriores vislumbrava o quanto antes a incorporação de novos navios capazes de assegurar por via da dissuasão, a solução pacífica dos conflitos. Ampliando tal ideia, Francisco Doratioto⁹⁷ aponta que a intenção de armar um país pacifista por doutrina não viria apenas dos problemas encontrados na demarcação de fronteiras, mas também na longa jornada de décadas que Paranhos Júnior teve na Europa, conhecendo a fundo, pois, a política externa dos países imperialista. Valia demarcar fronteiras e garantir a soberania nacional para que nenhum outro país tentasse mediar – e saquear – as questões brasileiras.

Embora a interseção entre questões políticas e internacionais sejam de suma importância devido a própria globalização acelerada que ocorreu ao longo do século XX – e que não à toa produziu conflitos de magnitude mundial –, ressalto a necessidade de compreender as visões pertinentes à própria instituição, que não apenas notabilizou os dois ministros proponentes dos dois programas navais, mas também em diversos estudos e opiniões veiculadas na Revista Marítima Brasileira – o único periódico mantido pela Marinha de Guerra à época com objetivo de circular ideias de interesse da instituição. Embora os atritos com países como Argentina e Chile se mostrem nortes para se pensar o processo, na documentação analisada produzida pela própria força naval, ela não parece ter as mesmas

⁹⁶ Para dois trabalhos mais específicos sobre o papel de Rio Branco, Vd. ALSINA JUNIOR, João Paulo. **A esfinge e o Tridente: Rio-Branco, Grande Estratégia e o Programa de Reaparelhamento Naval (1904-1910) na Primeira República**. Tese de Doutorado. Instituto de Relações Internacionais. Brasília: Universidade de Brasília, 2014.; GUEDES, Max Justo. O Barão do Rio Branco e a Modernização da Defesa. In: CARDIM, Carlos Henrique; ALMINO, João (orgs.). **Rio Branco, a América do Sul e a modernização do Brasil**. Rio de Janeiro: EMC, 2002, p. 307-330.

⁹⁷ Vd. DORATIOTO, Francisco. O Brasil no Mundo. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz (org.). **A abertura para o mundo 1889-1930, História do Brasil Nação: 1808-2010, vol. 3**. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2012.

proporções que a bibliografia tem apontado. Eduardo de Proença, por exemplo, em artigo intitulado *Marinhas sul-americanas de 1910*⁹⁸ atribuía à influência da corrida armamentista na Europa a mesma entre Brasil, Argentina e Chile e acreditava que

Efetivamente, o continente sul-americano pode, sob certo ponto de vista, alegar superioridade sobre a maioria das potências europeias, desde que o Brasil está na posse de um navio de combate superior aos de qualquer outra nação, excetuando a Grã-Bretanha e os Estados Unidos.⁹⁹

A superioridade alegada viria da possibilidade e da intenção de futuramente as marinhas brasileira, argentina e chilena pudessem se unir, formando um grande bloco de poder ante as potências do resto do mundo.

O fato é que a perspectiva de modernizar navios mexeu com homens e máquinas. A estrutura administrativa da Marinha e diversos setores foram modificados sob o mesmo discurso de torna-la moderna ante as concorrentes estrangeiras e para a chegada dos navios que materializariam os novos tempos. Sob o ponto de vista da instrução, a partir de 1905, as escolas de aprendizes-marinheiros passaram por uma reforma, mudando da organização autônoma para duas classes distintas, escolas primárias ao longo das capitais e quatro escolas-modelo para a conclusão dos estudos em quatro circunscrições: a do extremo norte em Natal; norte em Salvador; centro no Rio de Janeiro e sul em Porto Alegre¹⁰⁰.

Em 1906, foram criadas pelos decretos nº 5.975¹⁰¹ e 5.976¹⁰² escolas profissionais de artilharia, fogueiros e timoneiros, sondadores e sinaleiros e torpedistas para formação específica de praças e oficiais¹⁰³. Em 1907, a estrutura administrativa foi alterada¹⁰⁴ sob a gestão de Alexandrino Faria de Alencar, sendo alterada somente sob a gestão de Raul Soares de Moura, a partir de 1919. O principal foco de mudanças foi a subordinação de órgãos, corpos e unidades em autarquias específicas sob ordens de uma só diretoria por onde o ministro emitiria as ordens, conforme a seguinte precedência hierárquica:

- a. Presidência da República;

⁹⁸ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1910 / Volume 56 / *Marinhas sul-americanas*.

⁹⁹ *Idem*, p. 1.467.

¹⁰⁰ Center for Research Libraries: global resource network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Marinha / 1907 / *Escolas de Aprendizes-Marinheiros*.

¹⁰¹ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 5.975, de 18 de abril de 1906 / Crea as escolas profissionais de artilharia, de fogueiros e de timoneiros, sondadores e signaleiros e manda executar os respectivos regulamentos.

¹⁰² Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 5.976, de 18 de abril de 1906 / Reorganiza a escola de torpedos.

¹⁰³ Center for Research Libraries: global resource network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Marinha / 1906 / *Escolas Profissionais*.

¹⁰⁴ Center for Research Libraries: global resource network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Marinha / 1907 / “Introdução” e “Reformas na administração”.

- b. Ministro da Marinha;
- c. Diretoria do Expediente;
- d. Inspetoria da Marinha, Inspetoria de Engenharia Naval, Inspetoria de Máquinas, Inspetoria de Fazenda, Inspetoria de Contabilidade, Biblioteca e Arquivo, Inspetoria de Portos e Costas, Inspetoria da Escola Naval, Inspetoria de Navegação, Arsenais, Conselho do Almirantado e Estado-Maior;
- e. Subordinados ao Estado-Maior – esquadra, flotilhas, escolas profissionais, corpo de infantaria, corpo de marinheiros e auditoria.

1.3.Prova de Fogo

Os aviões até a Primeira Guerra Mundial não se tornaram armas tão perigosas, mas representaram grandes mudanças na exploração de combate. É importante esclarecer que a aeronáutica militar não se iniciou com os aviões, e sim com balões de exploração. Militares brasileiros utilizaram balões pela primeira vez durante a Guerra do Paraguai, cuja principal utilização data de 25 de setembro de 1867, a vigésima ascensão de um balão e primeira com oficiais do Exército próximo às fortificações de Humaitá¹⁰⁵. Quando do desenvolvimento do aeroplano, em princípios do século XX, a velocidade alcançada despertou interesses em seu uso. Segundo artigo da Revista Marítima, em 1909, Wilbur Wright conseguiu percorrer 100 quilômetros em uma altura de 100 metros durante uma hora e 54 minutos de voo¹⁰⁶.

A animação em torno dos aeroplanos fez o capitão-tenente Oscar Pacheco questionar, em 1910, as feições da guerra no futuro. Para o oficial, os aviões adquiririam o maior valor de suporte às esquadras, já que a capacidade de sobrevoar alvos inimigos, bem como fortificações, portos e costas à distância e altitude suficientes para não ser atingido construiria um inimigo invencível (ainda que não atacasse propriamente os alvos)¹⁰⁷. Por essa razão, as esquadras poderiam se preparar a inimigos tão poderosos como o HMS Dreadnought inglês. Na lógica de Pacheco, a capacidade exploratória dos aviões, por enfraquecer o elemento surpresa do inimigo, diminuiria consideravelmente o poder dos grandes encouraçados, que poderiam ser alvos específicos de uma esquadra preparada – do torpedo à aviação, os monstros mitológicos couraçados perderiam gradativamente sua força.

¹⁰⁵ Vd. LAVENÉRE-WANDERLEY, Nelson. **História da Força Aérea Brasileira** 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira LTDA, 1975, p. 24.

¹⁰⁶ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1909 / Volume 54 / A aviação, p. 1.438.

¹⁰⁷ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1910 / Volume 57 / O encouraçado e o aeroplano, p. 914.

O uso dos aeroplanos suscitou um problema nas marinhas: dadas as características e a autonomia das aeronaves, seria necessário possuir aviões e navios adaptados à missão. Haveria necessidade de aviões com hangares para um número expressivo de aeroplanos e as operações realizadas deveriam durar cerca de 45 minutos para garantir um voo em segurança e sem acidentes com dois tripulantes, um piloto e um observador, além de instrumentos de comunicação à distância capazes de emitir pelo menos sinais simples, como a posição do inimigo e a quantidade de belonaves adiante, segundo hipótese da Revista Marítima em 1911¹⁰⁸.

Poucos anos após a publicação do referido artigo, em 1914, o capitão de corveta M. C. de Gouveia Coutinho já utilizava a expressão hydro-aviação e os aeroplanos já tinham capacidade para cerca de vinte passageiros. Quanto às funções, o capitão ressaltou do avião a substituição das funções clássicas da cavalaria no Exército e dos cruzadores na Marinha pela superioridade de exploração dele. Entretanto, em tempos de paz o aeroplano também cumpriria um papel de suma importância: o socorro marítimo. Devido à alta velocidade e raio de visão, os aviões poderiam avistar acidentes e comunicar navios de resgate com rapidez¹⁰⁹.

É válido ressaltar que ao longo da Guerra, a Marinha de Guerra adquiriu aeroplanos para instrução militar, o que deu início à aviação naval no Brasil. Em 1916, quando foram iniciadas as negociações com os Estados Unidos pelos aviões, foram incorporados pelo aviso 3.856 de 4 de novembro três aeroplanos Curtiss F, formando a Flotilha de Hidroaviões, a qual representou os meios de funcionamento da Escola de Aviação Naval, criada pelo decreto 12.167 do mesmo ano¹¹⁰.

Em 1918, a Marinha dispunha de 16 hidroplanos: dois modelos Standart (biplanos de instrução), dois modelos FBA (biplano de reconhecimento), um modelo Curtiss F fabricado no Brasil (biplano de instrução), seis modelos HS (biplano de reconhecimento e caça-submarina) e quatro modelos Curtiss F fabricados nos Estados Unidos (biplanos de instrução). Todos eram desarmados e cumpriam funções de exploração. Os aviões representaram um divisor de águas considerável na conjuntura da Primeira para a Segunda Guerra, já que os navios aeródromos adquiriram em termos físicos superioridade aos encouraçados, com aviões de ataque que se utilizavam tanto de metralhadoras como torpedos e em conjunto com os submarinos, compuseram o cenário de decadência dos encouraçados pós-Guerras Mundiais.

¹⁰⁸ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1911 / Volume 58 / O aeroplano nas esquadras, p. 1.394.

¹⁰⁹ Vd. Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1914 / Volume 71 / Hydro-aviação na Marinha.

¹¹⁰ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 12.167, de 23 de agosto de 1916 / Cria sem aumento de despesa, as escolas de Aviação e de Submersíveis.

A Primeira Guerra Mundial significou a prova de fogo do projeto de modernização das forças navais dos países envolvidos: dos grandes encouraçados aos submarinos, os avanços no material flutuante confrontaram-se. Em sentido técnico, o poder dos encouraçados foi fragilizado. Como afirmou Augusto Vinhaes, o combate do Dreadnought contra os submarinos, já que este observava, submergia e atacava sempre, enquanto aquele só fortuitamente conseguiria lançar fogo ao inimigo:

Eis-nos, de novo, em presença do lendário combate entre David e Golias: então, o pequeno pastor israelita derrubou o gigante filisteu com um pequeno calhau arremessado por tosca funda; ao passo que hoje, o minúsculo submarino submerge o colosso dos mares, com uma carga de trezentas libras de algodão pólvora, lançada de encontro as obras vivas do leviathan.¹¹¹

Embora os encouraçados não tenham perdido seu prestígio por completo, a conflagração de meios diversos e poderosos, especialmente o uso dos torpedos no bloqueio do Mar do Norte imposto pela Inglaterra contra a Alemanha, como argumentou o capitão de corveta Edmundo Pereira. Os torpedos impuseram tamanha importância às marinhas que a Alemanha restringiu todos os seus encouraçados no referido mar em portos militares até que torpedeiros e submarinos pudessem destruir os navios de linha ingleses a ponto de equilibrar o conflito¹¹².

O avanço nas tecnologias bélicas e a crença na ideia de domínio absoluto do mar deram as feições estratégicas da guerra naval, como argumentou o segundo-tenente E. W. Muniz Barreto, a bordo do contratorpedeiro Pará em 1915¹¹³. No ano em questão, dois pontos foram ressaltados pelo tenente: em primeiro lugar, o fato da Inglaterra dominar os mares em torno da Europa desde tempos de paz permitiu a superioridade de suas esquadras contra as do Império Alemão; em segundo lugar, o poder de fogo dos navios e a consciência nacionalista da guerra fez com que os adversários, mesmo sem possibilidades de vencer o conflito, causassem os maiores danos possíveis ao inimigo¹¹⁴. A observação do tenente Muniz Barreto é condizente com a mudança no sentido da guerra que a Primeira Guerra Mundial produziu.

As duas guerras mundiais, ou o grande processo de guerra mundial de 1914 a 1945 produziu a ideia de uma guerra total, tanto no sentido de uma para acabar com todas as outras como pelo fato de envolver tanto a população civil como militar. Não se tratava mais de

¹¹¹ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1915 / Volume 74 / A Grande Guerra, p. 1.185.

¹¹² Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1915 / Volume 74 / O torpedo na guerra actual, p. 1.504.

¹¹³ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1915 / Volume 74 / Em torno da conflagração da guerra europeia.

¹¹⁴ Idem, p. 1.248.

derrubar regimes políticos opostos, e sim de derrotar o inimigo em sentido amplo. A guerra total foi, na concepção de Eric Hobsbawm¹¹⁵, o produto da política imperialista, que amalgamou pretensões expansionistas de um capitalismo agressivo com o avanço tecnológico de meios de destruição superiores a todos os outros já produzidos. Dos torpedos aos grandes canhões, o poder de fogo das embarcações militares não lançou estilhaços apenas em combatentes, mas também em todos aqueles envolvidos em combate.

Em outro sentido, desde a obra *Da Guerra*, de Carl von Clausewitz¹¹⁶. Para Anatole Rapoport¹¹⁷, o principal intento de Clausewitz ao escrever, no século XVIII, o livro que se tornou um dos principais manuais militares do mundo, era demonstrar a necessidade de consciência da guerra enquanto instrumento político pelo Estado. Na lógica clausewitziana, o general é um especialista na arte de combate, e como tal, é condicionado à guerra apenas em efeito estratégico e tático. Ocorre, entretanto, que o estadista, o político enquanto norteador dos rumos de um país, e por isso mesmo, a ele caberia a direção e o controle da guerra. O inimigo enfraquecido ainda seria um inimigo, e dessa forma a ideia da sua destruição total faria sentido. Para Rapoport, o projeto de Clausewitz de usar a guerra como instrumento do Estado só seria completamente satisfeito com a Alemanha nazista.

A participação brasileira na Guerra foi efetivada pelo decreto nº 3.361/ 1917, deflagrando estado de guerra contra o Império Alemão pelo afundamento de navios mercantes brasileiros¹¹⁸. O Brasil acordou na Conferência dos aliados em Paris entre 3 de setembro e 20 de novembro a participação na Guerra enviando uma divisão naval, aviadores para treinamento e uma missão médica¹¹⁹. Assim, foi criada a Divisão Naval em Operações de Guerra – DNOG -, composta pelos cruzadores *scouts* Bahia e Rio Grande do Sul; pelos contratorpedeiros Piauí, Rio Grande do Norte, Paraíba e Santa Catarina; pelo tender Belmonte e pelo rebocador Laurindo Pitta, tendo como comandante o contra-almirante Pedro Max Fernando de Frontin. A Divisão operou especialmente na costa atlântica da África e no estreito de Gibraltar, não entrando efetivamente em confronto com frotas inimigas, mas à disposição da marinha britânica. Ainda que a participação da Marinha de Guerra brasileira

¹¹⁵ Vd. HOBBSAWM, Eric. **A Era dos Impérios (1875-1914)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 12ª edição, 2008; **A Era dos Extremos, o breve século XX (1914-1991)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2ª edição, 38ª reimpressão, 2008.

¹¹⁶ CLAUSEWITZ, Carl von. **Da Guerra** [tradução Maria Teresa Ramos] – 3ª ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2010 (Clássicos WMF).

¹¹⁷ RAPOPORT, Anatole. Prefácio. In: CLAUSEWITZ, Carl von. Op. Cit.

¹¹⁸ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 3.361, de 26 de outubro de 1917 / Reconhece e proclama o estado de guerra iniciado pelo Imperio Alemão contra o Brasil.

¹¹⁹ ARAÚJO, Johny Santana de. “A guerra que vai acabar com todas as guerras”: o Brasil na Primeira Grande Guerra – a mobilização da sociedade e o engajamento da Marinha – 1917-1918. **História: Debates e Tendências**. V. 14, n. 2, jul./dez. 2014, p. 323.

tenha sido discreta, ela adquiriu simbolismo importante, como é possível observar na homenagem feita na Revista Marítima quando de seu regresso ao país:

É cedo ainda para se poder avaliar, em toda a sua amplitude, a somma dos serviços prestados por essa benemérita Divisão da nossa Esquadra. Nem o logar se prestaria, e nem a ocasião seria própria para analysal-os. Tanto mais que, sem mesmo conhecel-os minuciosamente, não há quem não saiba que foram de tal ordem, que contribuiram, como talvez nenhum outro acto nosso, para elevar-se o nome ao nosso estremecido Brazil, entre as maiores potencias mundiais, ao mais alto fastígio¹²⁰.

Esse simbolismo representado pela participação na vitória aliada permitiu ao Brasil pleitear e vencer demandas junto à Liga das Nações em 1919, como lembra Francisco Doratioto, tais como a propriedade de navios alemães apreendidos durante a Guerra, o reembolso de café por casas comerciais alemães que bloquearam o pagamento e ainda a garantia da paz entre os estados¹²¹.

Creio, por fim, que a Guerra foi a prova de fogo não apenas da eficiência de navios e homens treinados no alvorecer do século XX, mas também o ambiente privilegiado, o laboratório por excelência de um projeto de modernização naval em escala mundial que tinha por maior objetivo encontrar as leis gerais da estratégia militar que permitiria os países garantir seu próprio desenvolvimento pelo poder naval. A escolha de embarcações específicas não é, portanto, pautada apenas em questões técnicas, surgiu de uma demanda por verdades históricas, verdades de uma lógica que privilegiava o mar como espaço por excelência da guerra naval e, portanto, os programas navais foram a materialização da essência do ser marinheiro após a teoria do poder naval. A palingenesia na thálassa, entretanto, não encontrava sentido no limne.

Capítulo 2 – Segurança e defesa da Amazônia: a arte da guerra nos rios

A modernização em águas amazônicas adquiriu contornos próprios. Mais que um discurso, ela se revestiu numa prática, já que as inúmeras páginas dedicadas às discussões da guerra naval na documentação versavam sobre um combate que era iminente, nos mares. A prática cotidiana da segurança nos rios amazônicos pela Marinha não se configurou apenas como a busca protocolar do cumprimento da lei e de manuais, mas também pela contínua experiência com os meios que estavam disponíveis e os erros advindos do desconhecimento ou pelo menos dos obstáculos colocados pelo ambiente hidrográfico.

¹²⁰ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1919 / Volume 83 / A Divisão Frontin, p. 729.

¹²¹ DORATIOTO, Francisco. Op. Cit., p. 163.

O presente capítulo tem por objetivo delinear mais que uma prática, uma arte da guerra nos rios, pois refere-se a um conjunto de ações, comportamentos e ideias sobre a forma pela qual a Marinha agiu, através de seus navios de guerra, da modernização de seus meios e da atuação cotidiana das Capitânicas dos Portos do Pará e Amazonas para se satisfazer.

Na primeira seção, organizarei o relato e a atuação da Marinha no combate à Revolta de 11 de junho de 1891 ocorrida no Pará no seio do alvorecer republicano, em que a consolidação do processo político foi permeada de embates reais dos grupos que disputavam o controle do Estado. Assim, analiso a atuação em dois sentidos: quanto à estratégia utilizada no combate aos rebeldes e brevemente enquanto consolidação da memória republicana na região.

Na segunda seção, abordarei a atuação em escala maior da Flotilha do Amazonas e da Divisão Naval do Norte, destacando especialmente as dificuldades advindas das especificidades técnicas das embarcações e, assim, da construção de um projeto de modernização próprio para a Amazônia que culminou na aquisição das canhoneiras fluviais Acre, Amapá, Juruá e Missões.

Na terceira seção, abordarei a atuação das Capitânicas dos Portos do Pará e Amazonas, discutindo principalmente as suas atribuições ao longo do período e pormenorizando suas formas de ação especialmente pelo registro e levantamento de dados feitos por essas repartições, que cumpriam um papel distinto daquele desempenhado pelas unidades de guerra, mais voltado ao cotidiano e à vigilância.

2.1. A Revolta de 11 de junho e o combate nos rios.

A Revolta de 11 de junho assume, neste trabalho, importância por pelo menos dois aspectos. Em primeiro lugar, ela diz respeito a um momento de consolidação da República no Pará e, portanto, num cenário de disputas políticas na Amazônia. Em segundo lugar, porque a participação da Marinha ao lado das forças do governo do estado foi essencial para o êxito da empreitada, considerando o conjunto de revoltas que assolou o período¹²².

O conhecimento acerca da Revolta dependeu do contato com a historiografia especializada nos temas políticos e militares no Pará dentro do período em questão, especialmente em Farias. Como o próprio autor ressalta, a Revolta de 11 de junho, assim como a Revolta do Capim, esta ocorrida cronologicamente pouco antes daquela, são dois eventos pouco trabalhados pelos historiadores, o que provavelmente tem relação com a falta

¹²² FARIAS, William Gaia. **A construção da República no Pará (1886-1897)**. Tese de Doutorado. Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2005.

de interesse dos primeiros governos republicanos em perpetuar a memória delas, tendo em vista que tiveram o caráter contrário aos governos constituídos, ainda que elas não vislumbrassem a restauração monárquica. De um modo geral, ela situa-se no bojo das disputas que envolveram, grosso modo, dois grupos pelo controle do governo quando do alvorecer republicano no Pará: de um lado, os “republicanos históricos”, oriundos principalmente do Club Republicano do Pará e que já difundiam os ideais republicanos desde os tempos do Império, considerando ainda que eles assumiram o governo provisório do estado através de Justo Chermont, Gentil Bittencourt e do capitão-tenente Duarte Huet Bacellar de Pinto Guedes, este último, o governador quando da eclosão da revolta; de outro lado, os “republicanos adesistas”, oriundos especialmente do Partido Republicano Democráticos, ainda denominados democratas e que eram compostos em sua maioria por grupos políticos que aderiram às ideias republicanas quando da instauração do novo regime. A motivação mais prática da revolta foi a convocação do Congresso Constituinte que definiria a carta magna do estado do Pará, tendo a revolta o intento de derrubar o governo provisório de Bacellar e impedir a conclusão do Congresso.

Em sentido teórico, a revolta de 11 de junho representa tanto a existência de uma cultura política de violência¹²³ com significados próprios à República como a realocação de elites políticas pelo controle do Estado. Da mesma forma, a intervenção da força naval denota tanto uma perspectiva de construção da memória como da construção de uma influência enquanto grupo específico sobre a política. Em termos de memória, é conveniente destacar que boa parte da historiografia que trata sobre a proclamação da República e seus desdobramentos, ao tratar a participação dos militares no processo privilegia a atuação do Exército, desde a introdução das ideias republicanas e do positivismo através de Benjamin Constant e outros até a implantação do regime e a sua manutenção. Autores como Werneck Sodré¹²⁴ consideravam, inclusive, a Marinha como reduto republicano pela própria composição de seus claros: enquanto os oficiais do Exército eram oriundos especialmente da classe média, a Marinha mantinha vínculos mais estreitos com a nobreza e, por isso mesmo, com o próprio regime monárquico.

¹²³ Para uma discussão sobre o tema da cultura política de violência na Primeira República, recomendo FLORES, Elio Chaves. A consolidação da República: rebeliões de ordem e progresso. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília A. N (orgs). **O tempo do liberalismo excludente – da Proclamação da República à Revolução de 1930**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016. (O Brasil Republicano; v.1).

¹²⁴ WERNECK SODRÉ, Nelson. **História Militar do Brasil**. 2. Ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

Estudos recentes têm apontado, no entanto, os laços construídos entre a força naval e a República. O trabalho de José Miguel Arias Neto¹²⁵ é particularmente interessante por haver analisado o processo das revoltas da armada pelo viés de disputa institucional entre Exército e Marinha. Assim, quando da primeira revolta, em 1891, que depôs Deodoro da Fonseca à segunda, em 1893 contra Floriano Peixoto, o discurso construído pelos almirantes Custódio de Melo e Saldanha da Gama encontravam reverberação no próprio discurso republicano: havia o reconhecimento da importância do Exército na proclamação, entretanto, na medida em que a mesma instituição desrespeitara a Constituição respectivamente com o fechamento do Congresso por Deodoro e a manutenção do cargo de Floriano, eles desrespeitariam a própria essência republicana: se o Exército proclamou o regime, fora a Marinha, nas revoltas pela legalidade e pela Constituição que garantiriam a sua existência.

A Revolta de 11 de junho será analisada neste trabalho especialmente por dois vieses: em primeiro lugar, pelas táticas utilizadas pela Marinha no que foi um dos momentos mais importantes de combate no meio fluvial ao longo do período analisado; em segundo lugar, a maneira pela qual a opção pela via governista enquanto a denotação de uma opção política.

Ainda seguindo o clima de agitação e tensão causados pela Revolta do Capim¹²⁶, o governo do estado do Pará provavelmente já previa a possibilidade de novos levantes quando da instauração do Congresso Constituinte em 1891. Nesse sentido, o governador do estado, capitão-tenente Duarte Bacellar, nomeou no dia 10 de junho o comando das forças de mar para atuar no combate aos focos remanescentes do Capim e, especialmente, na prontidão enquanto dos trabalhos, e tal comissão foi comandada pelo capitão de mar e guerra Bernardino José de Queiroz, então inspetor do Arsenal de Marinha do Pará¹²⁷.

No dia 11, a canhoneira Guarany partiu do Arsenal com objetivo de combater as forças revoltosas, saindo às 8h10 para realizar buscas pela baía, não encontrando qualquer indício suspeito e fundeando em uma boia. Às 17 horas, partiu pelo rio Guamá até a região do Cacaolinho, sendo recebida com “fortes descargas de fuzilaria, repelindo o fogo com descarga de fuzilaria, metralhadoras e canhão de caça”¹²⁸. Após meia hora de combate, os rebeldes fugiram. A canhoneira seguiu as buscas pelo rio, encontrando pouco tempo depois o rebocador Passos, que fora atacado por cinco montarias guarnecidas pelos rebeldes, recebendo

¹²⁵ ARIAS NETO, José Miguel. “A Revolta da Armada de 1893: um ‘fato’ construído”. In: OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles; PRADO, Maria Lígia Coelho; JANOTTI, Maria de Lourdes Monaco. **A história na política, a política na história**. São Paulo: Alameda, 2006.

¹²⁶ Vd. FARIAS, Op. Cit.

¹²⁷ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Pará / Diário de Notícias / 1891 / Edição 135 / 21 de junho.

¹²⁸ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 842 / 11 de junho de 1891 / Quarto do meio-dia às seis horas.

a informação que eles teriam se deslocado ao rio Pará. Não encontrando qualquer indício na área, a Guarany retornou à boia que se encontrava fundeada.

Ainda na madrugada do dia 12, às 2h15, com a maré enchente em correntes violentas, a sentinela da canhoneira percebeu a presença de uma embarcação em rota de colisão com a Guarany. Após fazer sinais luminosos que não alteraram o curso da embarcação, o guarda acordou o comandante e este, o mestre e o maquinista para averiguarem a situação, que culminou com o choque entre as duas. A embarcação que colidira tratava-se do cruzador Caçador, a serviço da Alfândega, e que compunha as forças de mar no combate à revolta. Do acidente, resultou em alguns danos no casco do Cruzador e na destruição do gupupé e do pau da bujarrona da Guarany, ambos mastros da proa. Segundo o comandante do Caçador, a força da maré inviabilizou manobras evasivas mais eficientes, mas ele também informou que, devido à escuridão, não foi possível ver a canhoneira, o que contradiz a versão do comandante desta, que no registro de bordo informa que tanto o farol da canhoneira como a iluminação da boia e os sinais feitos pela sentinela possibilitariam a visão à distância¹²⁹.

Pela manhã os dois mastros danificados da Guarany foram desmontados e mandados ao Arsenal para reparos, permanecendo o navio de prontidão até às 13 horas, quando partiu para reconhecimento entre o Cacaolino e a Pedreira, com o canhão carregado, as metralhadoras municadas e a tripulação preparada para o combate. Parte da tripulação desceu à terra e fez buscas, mas nada fora encontrado porque não haveria vestígios de movimentação dos rebeldes ou qualquer informação dos moradores sobre o tema. Segundo ofício do comandante da Guarany, o desembarque de tropas contou com quatrocentos homens. Das vistorias a embarcações, foram recolhidas quatro espingardas carregadas e encaminhadas ao Arsenal. Às 19h30, a canhoneira foi amarrada à boia.

No dia 11 de junho, a canhoneira Cabedello, comandada pelo primeiro tenente Arthur de Carvalho, estacionou à frente do palácio do governo, desembarcando quarenta praças municadas e duas metralhadoras Nordenfelt de 11 mm, sendo uma montada em frente ao palácio à 1h30. É importante notar que ela estava com a capacidade de movimento comprometida por danos na sua maquinaria, sendo ela o tempo todo rebocada pelo rebocador Anta. Observando a inoperância no meio fluvial, a Cabedello contribuiu no transporte à bateria de campanha. Tal unidade de artilharia era composta inicialmente por uma metralhadora Nordenfelt de 11 mm, vinte praças de bombeiros e seis marinheiros da tripulação. Ao chegar a bateria, comandada pelo tenente Carvalho, ao 4º batalhão, incorporou

¹²⁹ Idem, quarto das seis horas às quatro da manhã.

duas peças do sistema Whitworth calibre 4. Ao se aproximarem da estrada da Conceição, na área do Cacaolinho, a bateria foi recebida com disparos vindos do mato, o que motivou sua estagnação. Houve 114 disparos de artilharia e 1.020 da metralhadora, que parou por estar enfambrada nos martelos com a areia acumulada do local. Os rebeldes cessaram fogo às 6h50, tendo como saldo da bateria duas praças de bombeiros e do marinheiro Pedro Henchen feridos.

O comandante do Caçador, segundo tenente José Joaquim Guimarães, informou a Queiroz que a partida da embarcação, que deveria ter sido feita no dia 11, foi adiada devido a insuficiência de tripulantes e da imperícia deles, que não sabiam operar o canhão Whitworth montado. Sob ordens do tenente, o comissário 4ª classe Manoel Soares da Cunha solicitou ao governador auxílio, regressando a bordo com cinco praças de artilharia e três marinheiros. Antes do acidente com a Guarany, o Caçador percorreu, à partir de meia noite e meia o Cacaolinho e o Oriboca, abordando canoas, montarias, duas lanchas a vapor, a S. Domingos e a Elephante. Ainda na versão sobre o acidente, o práctico do Caçador informou que o gualdrope (cabo que conecta o leme) estava enferrujado, o que também inviabilizou a manobra evasiva.

No mesmo dia 12, Queiroz designou o vapor Purus para compor a comissão sob comando do patrão-mór Severo Faustino da França. Às 11 horas, o vapor começou o processo de vistoria em embarcações no rio Guamá. Às 16 horas, encontrou uma canoa tripulada pelos menores Romualdo e Bibiano, que informaram ter visto os rebeldes na altura do engenho do Murucutu. Os menores disseram ainda ter vindo do Capim e relataram que os revoltosos partiram de lá em nove canoas, se escondendo perto de onde o vapor e eles estavam. O patrão recolheu os menores para bordo do Purus a fim de indicarem o local do esconderijo. Às 17 horas, Romualdo mostrou exatamente onde as canoas estavam escondidas no mato perto do igarapé de Oriboca. O rebocador se aproximou o que era possível, no entanto, dado o calado, ficou cerca de 30 metros distante. Ao chamar os possíveis donos das canoas, dois homens saltaram delas e tentaram pô-las em movimento, mas recuaram ao perceber a presença do navio.

Houve tiroteio e o Purus recuou para sair da linha de alcance dos disparos. De bordo, a tripulação atirou à esmo, já que os rebeldes estavam “invisíveis” pelo mato. A tripulação, composta por seis homens armados e com pouca munição, acabou sem ação devido término dela, forçando o Purus a recuar com um dano causado pela perfuração de um projétil de comblain no convés, sem, entretanto, haver feridos. Quando do recuo, o Purus encontrou a

Guarany¹³⁰. Nesse ponto, há um desencontro das informações apresentadas pelo livro de bordo da Guarany e pelo ofício do patrão-mór ao comandante Queiroz publicado no jornal Diário de Notícias: segundo o relato do imediato da Guarany, apenas um marinheiro passou do Purus para indicar o caminho até o esconderijo dos revoltosos, por outro lado, o ofício informa que o próprio comandante do Purus havia passado à bordo da Guarany para apresentar o local. É provável que a versão do livro da Guarany seja verdadeira, tendo em vista que se o Purus tinha uma tripulação pequena a ponto de um patrão-mór – que normalmente servia na Capitania do Porto – assumir seu comando, se ele houvesse passado, não haveria comandante no rebocador, o que era estritamente proibido às embarcações militares.

No dia 14 de junho, das 19 às 23 horas, a Guarany cruzou a baía entre o Arsenal e a Ilha das Onças para impedir a travessia dos revoltosos. Às 23 horas, o comandante recebeu ordens para acompanhar a canhoneira Cabedello, rebocada pelo vapor Purus, até Gurupi, onde ficaria fundeada. Às 2h30 a Guarany retornou à boia.

No dia 17, a Guarany partiu, passando às 20h30 por Pinheiro, às 21 horas, por Barreiras, às 22 horas, pelo Chapéu Virado, às 22h45, pelo Marahú, às 23h30, pela Baía do Sol e à meia noite, por Colares, permanecendo parada até às 4 da manhã, quando passou por Taipú, às 5 horas, por Coroa Nova, às 6 horas pelo canal das Poções, às 7 horas, por Curuçá, parando às 8 horas da manhã do dia 18. Às 13 horas, passou por Penha, fundeando em Cintra. No quinto escaler, o comandante, tenente Luiz Noronha, o médico Antonio José de Araujo e o comissário Cezar Coutinho da Fonseca Tamoyo da embarcação desceram¹³¹. Na cidade, o comandante se reuniu com juízes, promotor e delegado e, posteriormente, com os membros do Partido Democrata que compunham o Diretório dos revoltosos. A ação terminou com os membros deste, presos. A partir desse encontro, o comandante da Guarany teve conhecimento que os distúrbios foram mandados por Vicente de Miranda, que teria prometido duzentos homens em canoas para reforçar as forças da capital¹³². O comandante regressou com os oito presos para a Guarany.

No dia 19, já na capital, os presos foram encaminhados ao Arsenal e depois, à polícia. O pavilhão do capitão de mar e guerra Queiroz foi erguido na canhoneira.

Paralelamente à narrativa da Guarany, o comandante da escola de aprendizes-marinheiros do Pará, primeiro tenente Pedro Paulo de Oliveira Santos foi designado para

¹³⁰ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Pará / Diário de Notícias / 1891 / Edição 135 / 21 de junho.

¹³¹ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 842 / 17 de junho de 1891.

¹³² Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Pará / Diário de Notícias / Edição 136 / 23 de junho.

averiguar a situação em São Caetano, Curuçá, Marapanim e Cintra. No dia 15, o tenente partiu no vapor Fé, passando às 3h30 pelo farolete do Chapéu Virado, às 11 horas, pela ponta de Taipú e às 13 horas, fundearam em frente à São Caetano. Foi informado pelo governo local que os revoltosos estavam prontos para fazer agressões por conta da prisão de um democrata que estava “alarmando aquela população”. Às 15h30, seguiram para Curuçá, mas devido à maré baixa, o navio encalhou.

Às 5 da manhã do dia 16, ainda faltando 13 horas para a subida da maré, o comandante seguiu em um bote do navio até Curuçá, chegando às 10h30 e reunindo-se com chefes governistas e democratas, os quais concordaram na manutenção da ordem. Ao meio dia e meia, Oliveira Santos partiu para o vapor, que desencalhou às 13 horas, mas foi preciso contratar um prático local para atingir o porto de Barraca e entrar em Marapanim por Capituba. Às 17 horas, desembarcaram no porto, chegando na cidade após meia hora. Em reunião com os governistas e revoltosos, o tenente afirmou ao “fim da minha conferência, declarando-lhes que, em nome do sr. Capitão-Tenente Governador d’este Estado, os tornava responsáveis por qualquer alteração da ordem naquela villa”¹³³.

Em Marapanim, as informações eram que Vicente Chermont de Miranda já se encontrava no poder e, portanto, os revoltosos, que haviam tomado a cidade, nomearam intendente, subdelegado e outros cargos. O tenente Santos retornou ao navio com o juiz da cidade com destino a Cintra. Neste ponto da narrativa, há um desentendimento quanto ao encadeamento dos eventos. Segundo o comandante, no meio da viagem, os ventos inviabilizaram o prosseguimento, obrigando-os a descer em canoas até a ponta de Maiandeuá, onde “D’ah, seguimos pela praia e caminhamos todo o dia por um sol abrasador e varados de fome e sede até às 7 da noite do mesmo dia, e chegando na foz do rio Maracanã, tomamos canoa e seguimos a nossa viagem para Cintra”¹³⁴. Em Cintra, reunindo-se novamente com governistas e revoltosos, responsabilizou ambos pelas alterações na ordem e retornou a Belém.

Ainda sobre a ação nos dias da revolta e seguintes, é válido notar que o Arsenal de Marinha do Pará foi armado com uma metralhadora de 25 mm no portão principal, guarnecida com praças e remadores sob comando do segundo tenente Guimarães e no fundo, próximo ao rio, foi montada uma metralhadora de 11 mm e duas peças de artilharia calibre 9, guarnecidas por praças, remadores, aprendizes-marinheiros sob comando de Oliveira Santos, que prendeu às 19 horas do dia 11, um espião dos rebeldes no fundo do Arsenal. O rebocador Purus

¹³³ Idem.

¹³⁴ Ibid.

auxiliou, no primeiro dia, a defesa do Arsenal na sua ponte. O primeiro tenente Fernandes Panema foi responsável pela supervisão do Arsenal enquanto o inspetor Queiroz fora incumbido do comando das forças. Por outro lado, o capitão-tenente Othon de Carvalho Bulhões, efetivo comandante da Guarany, permaneceu no palácio do governo com as forças de defesa do prédio até às 7 da manhã do dia 13, quando foi dispensado e retornou à sua embarcação. Nos agradecimentos ao sucesso da ação, o jornal Diário de Notícias ainda parabenizou a Amazon Company pelo apoio “com toda a boa vontade” com os vapores Mauá e João Alfredo, que receberam famílias dos locais atingidos por combates, além do rebocador Anta, no auxílio à Cabedello, do rebocador Caruspijó, ao Arsenal, do vapor Purús, e dos vapores Aurá e Tucunaré, que ficaram à serviço do governador.

Em toda a mobilização das forças de mar, houve ações e comportamentos que delineiam traços da arte da guerra nos rios que proponho a reflexão.

Em primeiro lugar, é importante observar que toda a mobilização respeitou a hierarquia militar disponível em Belém e, de modo abrangente, na Amazônia. Não havia almirantes na região, exceto quando da criação das Divisões Navais do Norte. Não havia, portanto, esquadra na Amazônia, e sim Flotilha, mas anda assim, esta era sediada em Manaus. O inspetor do Arsenal de Marinha do Pará fora designado para o comando das forças, embora a sua função não se relacionasse diretamente com a guerra e o combate, embora evidentemente, a sua formação e o pertencimento ao corpo da armada, assim o indicassem.

Ponto importante sobre a hierarquia militar é que Bernardino Queiroz era o único oficial superior a serviço no Pará. Dele até seu subordinado mais próximo, o capitão-tenente Othon Bulhões, havia décadas de serviço a serem cumpridas. Sendo o oficial subalterno mais antigo, Bulhões, o comandante da Guarany, permaneceu ao lado do governador, que representava, àquela altura, o próprio governo federal e, portanto, o comando em chefe das forças navais teoricamente.

Os responsáveis diretamente pela liderança das ações ostensivas e de combate foram os tenentes. Eram os tenentes quem de fato comandavam as embarcações de guerra na Amazônia. O jovem oficialato era, para a região, o que os oficiais superiores eram para a esquadra no Rio de Janeiro. Os tenentes do Pará na revolta de 11 de junho foram o que os capitães de mar e guerra e contra-almirantes foram para a revolta da armada. Ao oficialato superior de Queiroz, coube o almirantado da operação.

Não devemos considerar essas aparentes anomalias hierárquicas como situações de exceção que ocorreram num contexto de revoltas no alvorecer republicano da Amazônia: mesmo nas décadas seguintes, tanto o comando dos órgãos como das embarcações na região

manteve-se seguindo a mesma lógica, o que significa que o jovem oficial que servisse durante toda a vida no Rio de Janeiro poderia ter sido sempre imediato, responsável por funções auxiliares numa esquadra comandada por oficiais mais antigos, mas nos meandros do norte do país, ele mesmo seria o chefe de divisão.

O fato da Guarany ser a única embarcação disponível com um capitão-tenente também é significativo sobre um problema a ser enfrentado: se a escassez de material flutuante assolava todo o país, a Amazônia era ainda mais atingida, tendo em vista que embora a Flotilha funcionasse em Manaus, a importância estratégica de Belém também demandava a presença de navios de guerra, dividindo em dois uma força já deficiente. O material da própria Marinha disponível à altura resumia-se à canhoneira Guarany, a única em condições de combate e navegabilidade, a canhoneira Cabedello, em mal estado e a canhoneira Manaus, já desarmada e sem utilidade. Depois do ocorrido, o rebocador Purus foi incorporado como vapor de transporte à Marinha, mas desarmado durante toda a ação, ele funcionou como transporte de tropas armadas – ainda que poucas – e navio de atuação policial no contexto da revolta. Embora todos os navios tenham sido utilizados com a mesma função – procurar os rebeldes e evitar o desembarque em Belém –, do ponto de vista tático, a incorporação de navios mercantes mostrou-se problemática na medida em que o Purus, assim como o vapor Fé, não tinham condições técnicas de atingir qualquer lugar.

É interessante notar que o acidente envolvendo o Caçador e a Guarany – por sinal, o maior dano causado no material da Marinha ao longo da revolta – destruiu os mastros responsáveis pela tração à vela da canhoneira, o que não a imobilizou exatamente pela maquinaria a vapor que possuía, mas isso denota o uso da tração mista: após o acidente é que os registros de bordo mostram a utilização do vapor, então é possível inferir que antes do acidente ela estivesse usando apenas a tração eólica, um recurso interessante para a economia de combustível numa situação em que as embarcações de guerra foram designadas sem tempo definido e o fornecimento de carvão pelos rios estava comprometido. Tal ação denota o conhecimento dos militares da Marinha sobre as limitações e possibilidades próprias da região em uma situação de crise.

A mobilização do Arsenal de Marinha e da Escola de Aprendizes-Marinheiros do Pará é notável. Ambos funcionavam no mesmo prédio, no entanto, o comando da Escola, que a princípio foi designado para auxiliar o Arsenal, foi destacado como procurador do governo para os municípios afetados no interior, tendo por objetivo coletar informações sobre os ocorridos e para isso, dispôs de um navio mercante, o Fé. Os grumetes da Escola foram utilizados no auxílio à operação do armamento montado no Arsenal, o que denota que as

jovens praças já tinham conhecimento sobre o armamento e embora não fossem engajados na linha de frente e até seja aos dias atuais um tanto estranho pensar numa linha de crianças defendendo um arsenal de guerra, é preciso considerar que a formação desde tenra idade favorecia a proficiência no manejo dos equipamentos aos quais operariam quando marinheiros nos navios de guerra. Ainda sobre o Arsenal, é importante notar que ele se converteu na grande base de operações da força naval, sendo a ele dedicado, pela Marinha, maior aparato defensivo que o próprio palácio do governo, o que, obviamente, também se dava pelo apoio de parte da polícia e do corpo de bombeiros que o governador dispunha. A prisão do espião no Arsenal de Marinha é emblemática nesse sentido: a importância da edificação era tanta que mesmo os rebeldes tinham consciência da necessidade de espioná-lo e, quem sabe, toma-lo.

Por fim, acerca das táticas utilizadas pela Armada, destaco em especial o uso do cruzador Caçador. Essa embarcação não consta na documentação ministerial da Marinha como material flutuante da instituição. Nas fontes sobre a revolta, ele é mencionado como vapor a serviço da Alfândega do Pará. O fato de ter sido nomeado cruzador pelas forças de mar é extremamente significativo. Como já tratei no primeiro capítulo, o uso de paquetes e navios mercantes como cruzadores rápidos, com armamento suficientemente forte, mas blindagem leve, capazes de atacar e recuar, foi uma estratégia empregada por países como a Grã-Bretanha, que chegou a constituir uma esquadra de cruzadores desse tipo. Os oficiais da Marinha que designaram o armamento do Caçador sabiam desse potencial. Suponho que apenas ele foi armado não por ser tecnicamente melhor que os demais navios mercantes disponibilizados, mas pela falta de armas disponíveis para armar outros navios. Numa situação de guerra e com suporte logístico adequado, a arte da guerra nos rios amazônicos necessariamente passava por utilizar a marinha mercante, como é possível observar tanto nesse caso como nos levantes tenentistas de 1924 na região. Na Amazônia, todo paquete e vapor em condições de uso poderia ser um navio de linha em potencial, já que o Cruzador foi utilizado independente de outros navios no patrulhamento do rio Guamá.

O segundo aspecto o qual chamo atenção sobre a Revolta de 11 de junho é que a Marinha não se manteve ao lado do governo por simples legalismo. A afirmação ganha força quando estudei na documentação o levante ocorrido em 1893 em Manaus¹³⁵. No dia 26 de fevereiro do referido ano, um grupo composto por militares do primeiro distrito militar do Exército atacaram o palácio do governo, declarando deposto o governador Eduardo Ribeiro, que se encontrava em viagem a bordo do aviso Teffé para a instalação de uma linha

¹³⁵ Vd. ESTADO DO AMAZONAS. **Movimentos revolucionários de 30 de Dezembro de 1892 e de 26 e 27 de Fevereiro de 1893**. Rio de Janeiro: Companhia Typographica do Brazil, 1894.

telegráfica. Curiosamente, o referido aviso era comandado pelo tenente Pedro Paulo de Oliveira Santos na situação. A junta, através do major Antonio Constantino Nery, aclamado governador, que o depôs deu o prazo de 12 horas para que Ribeiro se retirasse do estado. No mesmo dia, o governador encaminhou ofício ao capitão de fragata comandante da Flotilha do Amazonas, José Antonio de Oliveira Freitas, solicitando auxílio e, se possível, que até bombardeasse o palácio do governo, que se encontrava ocupado e armado com uma peça de artilharia¹³⁶. O governador ainda solicitou que a concessionária da empresa telefônica cortasse a comunicação do governo e do quartel de segurança pública.

Ainda solicitando auxílio, Ribeiro pediu à Flotilha que atacasse o 36º Batalhão de Infantaria do Exército, que aderiu a revolta bombardeando o palácio do governo quando foi retomando. O general de brigada Bento José Fernandes Junior, ainda que não houvesse participado do levante, manteve-se relativamente oportunista na situação, já que o governador aclamado era o seu secretário com apoio direto de seus oficiais. Fernandes Junior considerava que o conflito tinha partido da polícia do estado a mando de Ribeiro e, praticamente, até o final da contenda não esboçou apoio ao governador, mantendo confrontos.

Por não ser objeto desta dissertação, abreviarei os eventos da revolta informando que o comando da Flotilha do Amazonas não designou comissão para combater os revoltosos, mas serviu de intermediário entre as forças do governo e os rebeldes, recebendo respeito de ambas as partes. Mesmo após a renúncia de Ribeiro, o general comandante do distrito militar se exilou e as forças desistiram do levante.

Note-se, entretanto, que a postura da Marinha nos levantes de fevereiro de 1893 não representou a adesão ao lado governista ou rebelde. Diga-se de passagem, o governador Eduardo Ribeiro era do Partido Democrata, o mesmo que se revoltou em Belém em 1891. Durante toda a ação, o comandante da Flotilha não esboçou romper a neutralidade por considerar que ambos os lados pareciam ter razão. É possível pensar em outra possibilidade para a situação?

Há um fator fundamental na Revolta de 11 de junho: o governador do Pará àquela altura era também um oficial de Marinha. Acho extremamente conveniente mencionar o fato de que em praticamente todas as vezes que oficiais da Marinha se referiam ao governador Huet Bacellar, o faziam tratando, antes como oficial do que como governador. O apoio incondicional à Bacellar não fora apenas uma adesão ao legalismo, mas fundamentalmente a concordância com um governo chefiado por um de seus pares. Apoiar Bacellar não

¹³⁶ Vários documentos disponíveis em Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Amazonas / Diário de Manaus / Edição 119 / 11 de março.

significava apenas tomar um partido, mas participar fundamentalmente da sedimentação da República no Pará, seja pela presença de um marujo no governo, seja pela operação de guerra montada. Vejamos a seguir a capa do jornal A República homenageando o governador pela vitória.



Figura 7 Capa do jornal A República homenageando o Capitão-Tenente Bacellar

Por fim, a imagem é emblemática por alguns elementos importantes. Em primeiro lugar, o título militar é presente e substitui a própria alcunha de governador do estado. Em segundo lugar, a presença de elementos da Marinha é muito interessante para apreendermos um significado memorialístico da intervenção da Marinha na revolta. Bacellar está trajando seu uniforme de gala, empunhando na mão esquerda a espada, símbolo do poder e igualmente o símbolo do oficialato nas forças armadas. À esquerda, na porção inferior da imagem, há um canhão de artilharia costeira apontado sobre um rio. Próximo ao canhão, as bandeiras do Brasil republicano, além de instrumentos de cartografia, simbólicos aos navios de guerra e às

viagens: o compasso, a bússola e especialmente a âncora guardam, com a força dos canhões, a bandeira, o próprio símbolo da nação que brotara do 15 de novembro. Separados da terra por um rio, todos esses símbolos são guardados pelo vigilante passo de uma embarcação de guerra, que cruza a baía como um guarda pretoriano. A imagem é, em si, a narrativa da Marinha defendendo a República pela via política (Duarte Bacellar), pela via da ciência (os instrumentos de navegação) e pela via das armas (o navio e o canhão).

2.2. Modernização e poder naval nos rios amazônicos¹³⁷

A ocupação militar da Marinha na Amazônia remonta o ano de 1868, quando da criação da Flotilha do Amazonas. À época, as preocupações derivavam da Guerra do Paraguai. O conflito entre a tríplice aliança e o Paraguai foi significativo não apenas pelos desdobramentos políticos nos países envolvidos, mas sob o tema da guerra, ele desabrochou as possibilidades mais concretas da necessidade de defender as áreas fluviais: o maior confronto naval ocorrido na América do Sul não foi nos mares, e sim nos rios.

No percurso das políticas de defesa desenvolvidas ao longo do período analisado, observo, entretanto, um dilema estruturante: a força naval situada no Rio de Janeiro era preconcebida como a própria Marinha do país e as Flotilhas espalhadas pelo Brasil eram apêndices dela, ocorre que a manutenção de unidades menores nas bacias fluviais era custosa, especialmente do ponto de vista do pessoal deslocado e das embarcações, que precisavam respeitar as especificidades técnicas da Amazônia.

Dessa dificuldade, é possível perceber certa relutância por parte de ministros em realizar investimentos e incluir as regiões nos projetos de modernização. Em 1912, o vice-almirante Manoel Ignacio Belfort Vieira afirmou que dadas as dificuldades, a segurança nas áreas fluviais do Brasil central deveria ser feita exclusivamente pelo Exército¹³⁸. A dificuldade se dava igualmente pelo alastramento de doenças que comprometia o corpo dos militares e que será trabalhada no capítulo seguinte.

A imponente dos cruzadores e encouraçados os tornava quase figurativos nos rios amazônicos: ainda que o rio Amazonas, pelas suas enormes proporções, seja capaz de suportar a navegação de grandes embarcações mercantes e armadas, nos seus afluentes, nos braços e furos eles não tinham o mesmo poder. Das principais desvantagens técnicas dos

¹³⁷ Parte da discussão desta seção está presente em FARIAS; NUNES PEREIRA, Op. Cit.; NUNES PEREIRA, Pablo. O sentido da modernização: poder naval, imperialismo e segurança nacional no Brasil. In: II Simpósio de História em Estudos Amazônicos. Anais do II Simpósio de História em Estudos Amazônicos. Belém: Açáí, 2015, v. 4, p. 88-98.

¹³⁸ Center for Research Libraries: Global Resources Network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Marinha /1912 / Flotilhas Fluviais.

grandes navios de guerra, estão o deslocamento, o comprimento e o calado. O deslocamento das embarcações já fora explicado no capítulo anterior, mas em relação ao ambiente fluvial, os navios de grande deslocamento, ao movimentar grandes massas de água em todas as direções podem facilmente destruir as margens, comprometendo o meio, além de poder eventualmente desestabilizar as demais embarcações circulantes.

O comprimento dessas embarcações também era um fator a ser considerado, tendo em vista que rios estreitos não suportam manobras de embarcações compridas e é sempre com pontuar que, aplicando o princípio de Galileu, a trajetória de um navio que parte de um ponto a outro de um rio, considerando a correnteza, não pode funcionar como uma linha reta ou diagonal, mas como um movimento hiperbólico, e que, portanto, envolve o navio em sentido diagonal para compensar, na trajetória delineada pelo rio, uma resultante em direção ao destino certo.

Por fim, o calado, a porção submersa do navio, é talvez o elemento mais conflitante com o ambiente aquático fluvial. Embarcações com calado superior ao dos rios encalharão ou precisarão trafegar por áreas mais distantes da margem, onde normalmente esse valor é maior. Note-se que o vapor Purus, utilizado na Revolta de 11 de junho e uma embarcação já “acostumada” a trafegar na Amazônia teve dificuldades em aproximar-se dos rebeldes, isso porque o calado do navio o fazia encalhar, demandando que ficasse a cerca de 30 metros de distância, o que significa que a Amazônia demandava um olhar próprio e se os grandes navios encouraçados, símbolos da modernização e do poder naval, não poderiam ser os protagonistas da arte da guerra nos rios, ela manteve-se à margem dos programas navais, embora tenha recebido um projeto próprio.

No tocante a problemas envolvendo a necessidade de defesa da região, a Questão do Acre recebe importância interessante. Em 1867, os governos de Brasil e Bolívia acordaram sobre a demarcação de fronteiras pelo Tratado de Ayacucho, pelo qual, retomando a ideia original adotada pelos tratados de Madri (1750) e Santo Ildefonso (1777), estipulou a linha Madeira-Javari. A diferença é que os tratados anteriores estabeleciam um ponto equidistante entre a confluência dos rios Guaporé e Madeira, além do Amazonas. O de 1867 o ponto de partida foi deslocado para a confluência do Beni com o Madeira, na latitude de 10°20' sul¹³⁹.

A situação de não entendimento entre as partes se agravou no final do século XIX, quando o próprio ministro das Relações Exteriores designou, em 1898, o capitão-tenente Cunha Gomes para realizar a inspeção da nascente do Javari, constatando uma pequena

¹³⁹ COUTO, Felipe Rabelo. A Questão do Acre e a solução nacional de Rui Barbosa. **Veredas da História**, [online], v. 8, n. 1, 2015, p. 56.

mudança em relação ao esperado quando da assinatura do acordo, mas mesmo assim, parte do território do Acre permaneceria com o Brasil e parte com a Bolívia.

O não entendimento das partes e o conseqüente conflito que quase desencadeou uma guerra entre os dois países advém de pelo menos três grandes razões. A primeira delas é a ascensão da economia gomífera na região amazônica tendo o território do Acre como polo estratégico. Tal crescimento econômico chamou atenção do governo boliviano, que montou maior controle sobre a região, concedendo especificamente ao Bolivian Syndicate, fundado em 1901 pela Inglaterra para realizar a colonização do território acreano, o que foi um dos principais fatores agravantes para a explosão revolucionária dos brasileiros residentes na região e que estavam diretamente ligados àquela economia, constituindo essa contenda a segunda razão, tendo em vista que a repressão do governo e a resistência gerando conflitos armados.

Em 1900, os revolucionários lançaram manifesto afirmando que a resistência continuaria contra as arrogâncias do governo boliviano¹⁴⁰. A última razão dizia respeito à percepção, seja de políticos e intelectuais brasileiros sobre a questão.

Segundo Felipe Couto, entre o final do XIX e início do XX, as ideias de Rui Barbosa foram essenciais para a resolução da querela com a conseqüente incorporação do território do Acre ao Brasil. O autor argumenta que Rui Barbosa, enquanto realista político do ponto de vista internacional, considerava estratégico o Acre e ainda inflamava o discurso patriótico da resolução em favor do país, tendo em vista a presença de brasileiros lutando pela região.

É válido notar que a solução proposta por Barbosa, a qual poderia incluir inclusive a guerra, tanto coaduna-se com a postura realista a qual considerava guerra e paz duas instâncias distintas de uma mesma lógica internacional, isto é, o equilíbrio de poder entre os entes na sociedade internacional¹⁴¹ como corrobora com a percepção internacional acerca da política imperialista desenvolvida pelos países europeus. Não é necessariamente correto afirmar que Barbosa tivesse ambições imperialistas, mas ele sabia da importância da manutenção das fronteiras brasileiras e tal vislumbre encontra coerência com as cartas de Inglaterra mencionadas no capítulo anterior. A principal crítica dele dizia respeito à passividade do governo Campos Sales, que procurava uma solução na adaptação do tratado anterior com o consentimento do governo boliviano, que não encontrava concordância.

¹⁴⁰ Idem, p. 64.

¹⁴¹ Sobre as relações entre os países na sociedade internacional de nações, Vd. BULL, Hedley. **A sociedade anárquica: um estudo sobre ordem política no direito internacional**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, v. 1, 2002.

As ideias de Rui Barbosa provavelmente só encontraram ressonância quando, em 1902, o Barão do Rio Branco assumira o ministério. Rio Branco, que havia servido como diplomata brasileiro na Europa e especialmente na Inglaterra, embora houvesse proposto a via diplomática de ação, entretanto, não se deve considerar que o pacifismo do Barão fosse fruto de uma militância humanística, mas antes de tudo de uma percepção estratégica do cenário internacional. Foi exatamente quando Rio Branco assumiu a Questão do Acre que a Marinha foi designada a realizar uma operação de manutenção da ocupação brasileira do território. Assim, em 1902 foi criada a Divisão Naval do Norte, fração da esquadra formada pelo encouraçado Floriano, pelos cruzadores-torpedeiros Tymbira e Tupy e pelo caça-torpedeiro Gustavo Sampaio¹⁴².

Ainda que a Divisão não tenha se engajado em nenhum confronto pelo que analisei na documentação e que tivesse se mantido estacionada em Manaus durante todo seu período de existência, até 1905, a sua criação responde a uma posição tática da Marinha e do governo em relação à possibilidade de um conflito. A presença de um encouraçado, dois cruzadores mistos e um caça-torpedeiro demonstram a intenção de traslado de táticas de combate naval para a região. O encouraçado Floriano, enquanto navio guarda-costas, tinha o potencial de linha de frente enquanto os cruzadores mistos Tymbira e Tupy cumpriam funções de suporte defensivo e ofensivo sem, no entanto, comporem o obstáculo a receber todo o dano do fogo inimigo, já o Gustavo Sampaio, protótipo de *destroyer*, assumia funções mais ofensivas sem o engajamento direto.

Curiosamente, no mesmo ano em que a Divisão fora criada, o ministro da Marinha, contra-almirante José Pinto da Luz, reclamava à presidência que havia a necessidade de melhor aparelhar os navios da região amazônica, já que nos períodos de vazante dos rios, os avisos da Flotilha não tinham condições técnicas de atingir a nascente dos rios na fronteira com o Peru. Ora, se os avisos Jutahy, Juruena, Tocantins e Teffé, que faziam a defesa da região (exceto o segundo, naufragado um ano antes) até o momento não atingiam tais regiões pelo excesso de calado, é coerente pensar que a Divisão Naval do Norte, com navios consideravelmente maiores, provavelmente não teria qualquer eficácia no caso de engajamento bélico na região.

É nesse sentido que a permanência da Divisão na Amazônia foi condicionada não apenas à resolução da Questão Acreana, mas da aquisição, por parte do governo brasileiro, de embarcações de guerra novas para a defesa da bacia hidrográfica. Também é importante

¹⁴² Center for Research Libraries: Global Resources Network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Marinha / 1902 / Divisão Naval do Norte.

destacar que durante o tempo de existência da Divisão, a canhoneira Guarany, principal navio de guerra do ponto de vista técnico, passou à reserva, assim como, algum tempo antes, a sua correspondente, a Traripe. Ou seja, o cenário do final de 1904 era o de existência apenas dos quatro avisos como navios armados permanentes na Amazônia. Em 1905, o governo brasileiro adquiriu as quatro canhoneiras fluviais Acre, Amapá, Juruá e Missões, que aportaram em Belém no início do ano.

As canhoneiras tinham como modelo a canhoneira inglesa Melik, que servira nas regiões fluviais do Egito e representavam uma adaptação, a nível internacional, da estratégia bélica naval para os rios simultaneamente com a convergência das ideias da Jeune École francesa, para a qual a guerra naval era vencida com o uso de embarcações pequenas e rápidas, capazes de atacar na mesma proporção em que o rápido movimento e as pequenas dimensões dificultavam serem acertadas.

A escola de pensamento francesa, entretanto, procurava aplicar esse princípio aos mares, o que se demonstrou fracassado nos combates travados na Grande Guerra, mas que funcionariam bem em se tratando do ambiente hidrográfico, pois observemos que no contexto da Revolta de 11 de junho, em momento algum mesmo a canhoneira Guarany parece ter levado a pique as canoas dos revoltosos, já que o seu próprio armamento era inadequado para atacar navios menores seja pela angulação dos canhões no convés, pensada para alvos mais distantes, seja pela precisão necessária para atingir um pequeno alvo em movimento. A plasticidade das pequenas embarcações facilitava o contorno por qualquer parte da rede fluvial que compunha a região. Evidentemente, uma canoa também não suportava transportar um armamento capaz de destruir um navio de guerra e, por isso, deveria haver um meio termo entre um navio pequeno e um armamento condizente às suas atribuições.

Observemos nos quadros a seguir as especificidades técnicas dos avisos e canhoneiras à serviço na Amazônia e em outros pontos do país durante o período trabalhado:

Nome	Deslocamento	Motor	Dimensões	Armamento
Aviso Jutahy	80 tons	150 hp com marcha de 12 milhas	29,2 m de comprimento; 4,6 m de boca; 1,7 m de calado	1 canhão de 47 mm e 2 metralhadoras
Aviso Juruena	80 tons	150 hp com marcha de 12 milhas	29,2 m de comprimento; 4,6 m de boca; 1,7 m de calado	1 canhão de 47 mm e 2 metralhadoras
Aviso Teffé	80 tons	150 hp com marcha de 12 milhas	29,2 m de comprimento;	1 canhão de 47 mm e 2

		milhas	4,6 m de boca; 1,7 m de calado	metralhadoras
Aviso Tocantins	80 tons	150 hp com marcha de 12 milhas	29,2 m de comprimento; 4,6 m de boca; 1,7 m de calado	1 canhão de 47 mm e 2 metralhadoras
Canhoneira Acreano	-	-	-	Desconhecido
Canhoneira Cabedello	210 tons	200 hp	-	2 canhões de 37 mm e 4 metralhadoras
Canhoneira Guarany	244 tons	280 hp com marcha de 8 milhas	35,8 m de comprimento; 7,9 m de boca; 1,8 m de calado	1 canhão calibre 32 e 2 metralhadoras de 25 mm
Canhoneira Traripe	-	50 hp	40 m de comprimento; 6,8 m de boca; 1,4 m de calado	1 canhão Whitworth calibre 70
Canhoneira fluvial Acre	110 tons	250 hp com marcha de 10 milhas	36,6 m de comprimento; 6,6 m de boca; 0,8 m de calado	1 morteiro Armstrong de 87 mm; 2 canhões Hottchkiss de 57 mm e 7 metralhadoras Nordenfelt
Canhoneira fluvial Amapá	110 tons	250 hp com marcha de 10 milhas	36,6 m de comprimento; 6,6 m de boca; 0,8 m de calado	1 morteiro Armstrong de 87 mm; 2 canhões Hottchkiss de 57 mm e 7 metralhadoras Nordenfelt
Canhoneira fluvial Juruá	110 tons	250 hp com marcha de 10 milhas	36,6 m de comprimento; 6,6 m de boca; 0,8 m de calado	1 morteiro Armstrong de 87 mm; 2 canhões Hottchkiss de 57 mm e 7 metralhadoras Nordenfelt
Canhoneira fluvial Missões	110 tons	250 hp com marcha de 10 milhas	36,6 m de comprimento; 6,6 m de boca; 0,8 m de calado	1 morteiro Armstrong de 87 mm; 2 canhões Hottchkiss de 57 mm e 7 metralhadoras Nordenfelt

Tabela 8 Especificidades técnicas dos avisos e canhoneiras em funcionamento na Amazônia.

Nome	Deslocamento	Motor	Dimensões	Armamento
Aviso Braconnot	162 tons	40 hp com marcha de 9	33,6 m de comprimento;	-

		milhas	5,6 m de boca; 1,5 m de calado	
Aviso Fernandes Vieira	135 tons	40 hp com marcha de 10 milhas	39,4 m de comprimento; 6,6 m de boca; 1,3 m de calado	I canhão Whitworth calibre 32; I canhão calibre 3
Aviso Lamego	162 tons	40 hp com marcha de 9 milhas	33,6 m de comprimento; 5,6 m de boca; 1,4 m de calado	1 canhão Whitworth calibre 32
Aviso Oyapock	295 tons	430 hp com marcha de 14 milhas	42 m de comprimento; 5,2 m de boca; 1,8 m de calado	2 canhões de 47 mm
Aviso Trindade	327 tons	120 hp com marcha de 10 milhas	30,8 m de comprimento; 6,7 m de boca; 3,4 m de calado	2 canhões Whitworth calibre 9 e 1 metralhadora Nordenfelt
Aviso Vidal de Negreiros	135 tons	40 hp com marcha de 9 milhas	36 m de comprimento; 6,2 m de boca; 1,4 m de calado	2 canhões calibre 32 e 2 metralhadoras de 25 mm
Aviso/ Rebocador Audaz	-	450 hp com marcha de 13 milhas	32 m de comprimento; 6,5 m de boca; 3,2 m de calado	Desarmado
Canhoneira Camocim	210 tons	200 hp	-	2 canhões de 37 mm e 4 metralhadoras
Canhoneira Cananea	210 tons	200 hp	36,7 m de comprimento; 7,8 m de boca; 1,6 m de calado	2 canhões Armstrong de 65 mm; 2 metralhadoras Nordenfelt de 37 mm; 4 metralhadoras de 25 mm e 1 metralhadora de 11 mm
Canhoneira Iniciadora	268 tons	260 hp com marcha de 10 milhas	35 m de comprimento; 7,9 m de boca; 1,7 m de calado	2 canhões de 120 mm; 4 canhões de 37 mm e 4 metralhadoras

Tabela 9 Especificidades técnicas dos avisos e canhoneiras em funcionamento no Brasil.

Figura 7 Ilustração dos avisos da classe Teffé, Jutahy, Juruena, Teffé e Tocantins. À esquerda, é possível observar a representação do canhão de 47 mm.¹⁴³

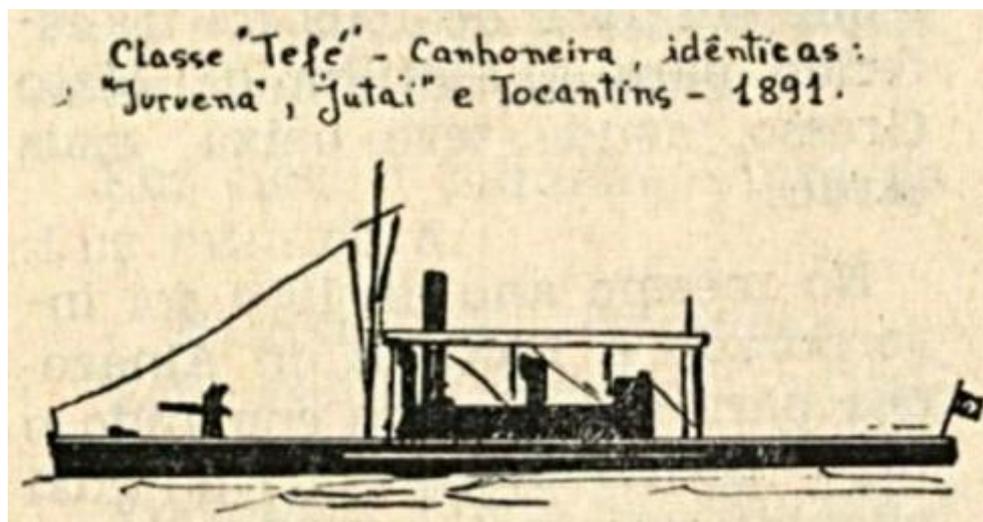
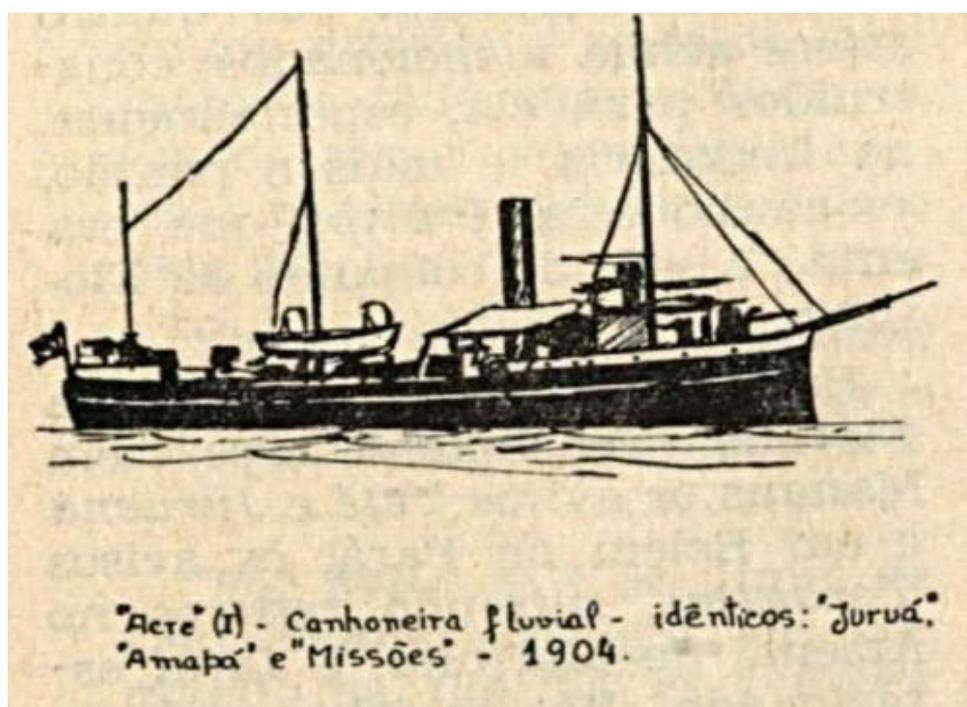


Figura 8 Ilustração das canhoneiras fluviais da classe Acre, Acre, Amapá, Juruá e Missões.¹⁴⁴



Em relação a todos os navios de categoria semelhante em serviço na Marinha no período, as canhoneiras fluviais possuíam menor deslocamento, ao passo de que dispunham do menor calado, inferior a um metro e ainda maior armamento. Tais especificidades dotavam a classe Acre de maior mobilidade pelo território e o fato de haver sete metralhadoras

¹⁴³ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1968 / História da Flotilha do Amazonas, p. 49.

¹⁴⁴ Idem.

distribuídas pelo convés também garantiam o poder de ataques a alvos mais próximos, tendo o canhão de 87 mm a capacidade artilheira para combates à distância. Com a vinda das canhoneiras, que permaneceram como sede principal em Belém, a Divisão foi desfeita e os navios paulatinamente regressaram ao Rio de Janeiro.

As canhoneiras e os avisos cumpriram papéis distintos nas Flotilhas e na esquadra, pois naquelas, desempenhavam a linha de frente do combate naval, enquanto nesta, provavelmente apenas eram incorporadas para resolver de forma auxiliar questões pertinentes a defesa da costa, mesmo porque não tinham capacidade de navegação em alto-mar com alguma estabilidade.

A segunda vez em que a Divisão Naval do Norte foi mobilizada de fato foi no decorrer da Primeira Guerra Mundial, havendo menos informações na documentação a qual tive acesso que a primeira, mas ela basicamente contava com o cruzador República como navio capitânia e manteve sua sede em Belém. No dia 14 de setembro de 1915, o cruzador foi incorporado à Flotilha e lá permaneceu até o fim da Guerra¹⁴⁵. É provável que o destacamento de apenas um cruzador não proviesse apenas da falta de recursos flutuantes – aliás, quando da Primeira Guerra a Marinha dispunha de um número maior de navios que durante a existência da Divisão para a ocupação do Acre -, mas fundamentalmente porque a Marinha teria tido a consciência de que nem ela, nem os inimigos, que viriam do litoral para o interior numa eventual invasão da Amazônia, poderiam utilizar os encouraçados – alguns maiores que os Dreadnoughts – e seu poder para guerrear nos rios.

A arte da guerra nos rios não tem linhas de frente, pois o elemento mais fundamental de seus desfechos não era a destruição de uma frota inteira com apenas um navio, assim como Mahan preconizara para as fortalezas flutuantes que eram os couraçados, mas a mobilidade constante, o contorno feito de maneira articulada pelas raízes axiais de um grande tronco hidrográfico que era a bacia do Amazonas. A guerra nos rios não se vencida com aquilo que mais tarde foi definido como *blitzkrieg*, ou a guerra relâmpago, em que todos os recursos são empregados para a destruição do inimigo, mas com a velocidade, o conhecimento do terreno.

À imponência e pujança dos mares, titã azul do planeta, a força dos mastodontes encouraçados era necessária, o combate entre monstros marinhos, como frequentemente eram referidos. À sutileza dos contornos amazônicos, a destreza do deslizar das canhoneiras era não o imperativo épico da guerra naval, mas esforço cuidadoso e cotidiano.

¹⁴⁵ Center for Research Libraries: global resource network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Marinha / 1915-2 / Estado-Maior, p. 22.

2.3. Capitánias do Porto do Pará e Amazonas: vigiando águas e homens

Um dos aspectos fundamentais na obra de Mahan era o controle que o poder naval deveria exercer sobre os que tinham a vida dedicada ao mar. Isso significava, no sentido prático, que as marinhas deveriam, de alguma forma, exercer poder sobre esse aspecto. No caso brasileiro de um modo geral, as capitánias dos portos assumiam essa função. Em relação à segurança do país, elas cumpriam papel cotidiano como vigias das águas, mas no sentido prático, devido à falta de recursos, esse papel era cumprido menos com a mão da repressão e mais com a aplicação de punições administrativas. Por outro lado, nesta seção serão apresentados diversos dados estatísticos relativos às Capitánias do Pará e do Amazonas, especialmente. Essa abundância de dados numéricos que representam o comportamento do movimento humano nos rios não advém apenas da burocratização militar, mas fundamentalmente de um viés ideológico: a arte da guerra nos rios também pressupunha vigiar em tempos de paz aquele homens e máquinas que domavam as águas. E vigiar significava conhecer o movimento, enquadrar, categorizar, registrar, enumerar. No esteio dos modernos navios, a análise geométrica de seus rastros.

As capitánias dos portos correspondiam a um exercício diferenciado da segurança no Brasil. A vigilância exercida por elas era cotidiana e dizia respeito a uma confluência entre o poder de força armada, polícia e vigilância sanitária. Do ponto de vista material, ao longo de todo o período analisado, a documentação sempre refere a falta de equipamentos, embarcações e pessoal para as capitánias, razão pela qual sempre se encontravam fundidas com outras organizações. No caso de Manaus, por exemplo, o comandante da Capitania foi, na maioria das vezes, o comandante da Flotilha do Amazonas, funcionando ela no mesmo prédio. No caso de Belém, o comandante na maioria das vezes era o inspetor do Arsenal de Marinha do Pará, também funcionando neste prédio.

Em termos de metodologia, as capitánias são mencionadas em todos os relatórios do Ministério da Marinha no período, o que denota a importância estratégica delas para o país. Da mesma forma, constam em alguns desses documentos os relatórios particulares de cada capitania, cujos dados apresentados são acerca da matrícula de pessoal, registro e circulação de embarcações pelos respectivos portos e eventualmente, a arrecadação de cada uma.

Sobre este último ponto, é válido pontuar que elas eram provavelmente a única instituição dentro da força naval que arrecadavam recursos. Não encontrei qualquer previsão legal para o destino desses recursos, o que me leva a supor que eram convertidos ao próprio Ministério da Marinha. Também é conveniente destacar que as alfândegas, quase sempre

funcionando próximas às capitâneas, também arrecadavam dinheiro, mas ele dizia respeito especificamente ao registro das mercadorias e, portanto, às taxas correspondentes.

As alfândegas não eram repartições da Marinha, funcionando de forma autônoma em relação a ela e aparentemente ligadas às secretarias de segurança pública dos estados, já que encontrei diversos documentos de apreensão e guarda de mercadorias na pasta desse tema no Arquivo Público do Pará onde eram armazenadas no depósito do Tucunduba¹⁴⁶. A arrecadação das capitâneas dizia respeito ao registro das embarcações em si e seu trânsito. A arrecadação foi ainda elemento tão importante para a Marinha que elas eram categorizadas de acordo com esse ponto.

Pelo decreto 6.004, de 2 de maio de 1906, as capitâneas foram divididas em três ordens, conforme a arrecadação: as de 1ª ordem correspondiam a do Rio de Janeiro, Maranhão, Pará, Pernambuco, Bahia e Rio Grande do Sul; as de 2ª ordem, do Amazonas, Espírito Santo, São Paulo e Santa Catarina e as de 3ª ordem, do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Alagoas, Sergipe, Paraná e Mato Grosso¹⁴⁷. Tal divisão servia para definir a gratificação de função referente aos militares que nelas serviam e, por consequência, a responsabilidade era igualmente maior aos capitães e provavelmente por essa razão, o grau hierárquico das de 1ª ordem era costumeiramente maior que as de 2ª e essas, em relação as de 3ª.

O levantamento de dados sobre as capitâneas possibilitados por esses relatórios específicos possibilitou a análise sobre a circulação de pessoas e embarcações, da mesma forma que denota a preocupação com o controle da região. A extensa legislação produzida no período acerca do tema também foi cruzada com os dados no sentido de entender os significados práticos do sentido preposto na lei. Da mesma forma, o cruzamento da documentação permitiu o desenho do *modus operandi* das capitâneas como braço cotidiano da segurança da região amazônica pela Marinha.

As capitâneas dos portos tiveram, ao longo do período analisado, quatro regulamentos, relativos a 1899, 1901 (o qual não tive acesso, mas que aparentemente é apenas uma correção ao de 1899), 1907 e 1915. Quanto à natureza e as funções desempenhadas, é importante dividir as capitâneas em dois períodos distintos: o anterior a 1907 e a partir desse ano. Até o ano de 1907, além das capitâneas comporem instituições autônomas, ligadas apenas ao Quartel General / Estado-Maior da Armada, elas tinham por função específica “a policia, o

¹⁴⁶ No caso, verifique os fundos Chefatura de Polícia e Polícia Civil do Pará.

¹⁴⁷ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 6.004, de 2 de maio de 1906 / Classifica as Capitâneas dos Portos em três ordens.

regimen e a conservação dos portos e rios navegáveis da Republica”¹⁴⁸. O cumprimento do poder de polícia conferido às forças armadas é mais ou menos previsto pela Constituição de 1891, artigo 14, em que “As forças de terra e mar são instituições nacionais permanentes, destinadas à defesa da Pátria no exterior e à manutenção das leis no interior”¹⁴⁹. A diferença é que a atuação dos navios de guerra, bem como dos integrantes das forças era condicionada à solicitação por parte de um dos três poderes nas instâncias estadual ou federal, enquanto que o poder de polícia das capitânicas era permanente, podendo elas atuar dentro dos limites fixados em sua jurisdição.

Embora as capitânicas tivessem a seu cargo um número considerável de responsabilidades, a administração e vigilância dos portos, da navegação e das embarcações eram assuntos de jurisdição cruzada entre os ministérios da Marinha, Agricultura e Viação e Obras Públicas, o que certamente burocratizava e tornava pouco eficiente a condução dos trabalhos. Esse foi um dos principais argumentos apresentados na exposição de motivos à Câmara e ao Senado pela comissão formada pelo capitão de mar e guerra Emilio de Miranda Ferreira Campello, capitão-tenente reformado Carlos de C. Midosi, primeiro tenente reformado Celso Ramos e primeiro tenente comissário Augusto Linhares¹⁵⁰. A comissão caracterizou ainda as capitânicas como repartições de proteção, estatística e polícia naval.

Nos quadros a seguir, apresentarei conjuntos de dados levantados, categorizados e relativizados para melhor análise da atuação das capitânicas:

Capitania	1893	1895	1896	1897	1898
Alagoas	2.804\$680	-	-	1.819\$890	-
Amazonas	2.759\$700	-	6.417\$500	7.878\$940	7.238\$500
Bahia	19.453\$780	801\$020	10.412\$500	-	-
Ceará	577\$920	383\$140	-	607\$500	642\$610
Espírito Santo	979\$500	1.188\$400	3.188\$100	2.456\$080	413\$320
Maranhão	6.557\$910	5.585\$665	5.317\$043	8.693\$570	13.469\$840
Mato Grosso	150\$600	-	-	229\$930	-
Pará	-	25.677\$670	18.735\$120	15.283\$780	17.411\$420

¹⁴⁸ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 3.334, de 5 de julho de 1899 / Approva o regulamento das Capitânicas dos Portos.

¹⁴⁹ Presidência da República / Constituições / Constituição de 1891.

¹⁵⁰ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 6.617, de 29 de agosto de 1907 / Exposição de motivos.

Paraíba	-	-	-	-	-
Paraná	-	-	7.833\$400	489\$200	5.797\$780
Pernambuco	-	2.091\$300	2.657\$420	877\$400	-
Piauí	-	727\$640	700\$480	358\$380	320\$260
Rio de Janeiro	-	8.035\$280	8.871\$920	9.736\$760	6.876\$820
Rio Grande do Norte	486\$940	-	223\$570	46\$020	167\$480
Rio Grande do Sul	17.867\$780	23.726\$080	22.936\$060	24.457\$705	24.178\$220
Santa Catarina	-	-	318\$430	1.064\$960	1.856\$875
São Paulo	1.534\$240	2.890\$280	-	6.000\$000	-
Sergipe	-	1.916\$000	2.428\$920	631\$060	-
Total	53.173\$050	73.022\$475	90.040\$463	80.631\$175	78.373\$125

Tabela 10 Arrecadação das capitanias no período de 1893-1898

Capitania	1899	1900	1901	1902	1903
Alagoas	1.480\$880	4.118\$280	7.548\$840	7.629\$700	8.066\$150
Amazonas	17.615\$800	-	13.321\$700	17.951\$350	23.591\$850
Bahia	902\$900	14.571\$920	32.632\$880	18.966\$250	17.870\$780
Ceará	1.228\$890	1.887\$970	5.295\$200	8.688\$000	4.147\$000
Espírito Santo	-	7.131\$308	8.033\$180	9.792\$940	15.139\$550
Maranhão	-	16.409\$673	28.525\$500	22.871\$300	20.009\$200
Mato Grosso	-	2.508\$820	3.508\$920	2.557\$900	4.933\$750
Pará	2.299\$000	20.809\$420	36.445\$510	40.779\$110	34.905\$310
Paraíba	-	-	-	3.726\$595	5.915\$800
Paraná	483\$720	702\$660	2.994\$085	3.776\$955	4.614\$170
Pernambuco	-	3.439\$500	29.088\$830	23.359\$950	19.887\$110
Piauí	297\$400	1.177\$845	4.839\$895	5.667\$550	9.753\$700
Rio de Janeiro	28.889\$160	17.012\$140	51.115\$370	61.214\$715	71.566\$030
Rio Grande do Norte	374\$640	784\$000	1.119\$630	1.173\$900	5.542\$500
Rio Grande do Sul	24.440\$320	28.643\$720	66.790\$000	69.207\$750	65.447\$150

Santa Catarina	2.413\$820	2.666\$685	8.521\$866	10.753\$750	12.725\$360
São Paulo	5.398\$560	4.425\$000	8.246\$700	14.777\$600	15.283\$800
Sergipe	717\$460	851\$720	13.204\$820	3.842\$760	4.858\$500
Total	86.542\$550	127.140\$661	321.232\$926	326.738\$075	344.257\$710

Tabela 11 Arrecadação das capitânicas no período de 1899-1903

Capitania	1904	1905	1906	1907	1908
Alagoas	7.401\$400	1.774\$990	9.617\$600	7.353\$700	13.146\$080
Amazonas	17.335\$700	15.616\$600	16.237\$800	27.206\$200	54.662\$280
Bahia	24.389\$650	27.262\$450	21.698\$940	19.412\$900	51.818\$500
Ceará	3.903\$400	4.913\$700	2.334\$500	3.982\$250	3.081\$300
Espírito Santo	10.490\$400	12.157\$300	9.934\$500	8.370\$800	4.927\$150
Maranhão	24.347\$950	22.215\$800	21.810\$980	14.876\$900	-
Mato Grosso	5.030\$600	5.489\$400	5.840\$100	7.598\$858	16.314\$601
Pará	37.000\$000	35.353\$150	44.693\$950	61.946\$250	39.706\$283
Paraíba	5.122\$500	4.125\$200	4.770\$300	11.352\$100	6.675\$890
Paraná	4.053\$020	2.946\$600	4.009\$200	4.191\$050	3.513\$430
Pernambuco	24.041\$500	26.445\$050	24.994\$600	23.537\$350	26.961\$703
Piauí	8.550\$400	12.093\$400	15.956\$000	16.722\$250	8.912\$932
Rio de Janeiro	63.702\$915	63.382\$140	85.652\$900	94.170\$290	142.646\$480
Rio Grande do Norte	5.860\$900	2.383\$100	6.640\$300	6.977\$400	7.101\$612
Rio Grande do Sul	67.176\$886	63.113\$250	85.774\$990	123.485\$360	72.423\$935
Santa Catarina	12.792\$380	12.863\$032	7.004\$400	8.212\$900	9.689\$315
São Paulo	15.997\$700	16.449\$850	22.506\$750	26.434\$200	16.104\$750
Sergipe	3.430\$400	2.189\$500	5.542\$840	9.164\$605	9.164\$605
Total	340.627\$701	330.774\$512	395.020\$650	474.995\$363	486.850\$846

Tabela 12 Arrecadação das capitânicas no período de 1904-1908.

Capitania	1909	1912	1913	1915	1917	1918
Alagoas	7.904\$498	-	14.513\$867	6.400\$680	13.020\$240	17.486\$365

Amazonas	46.118\$856	-	37.996\$213	20.197\$806	30.869\$665	30.860\$665
Bahia	40.073\$366	35.150\$174	38.264\$959	28.432\$339	17.815\$821	19.778\$880
Ceará	3.427\$706	3.942\$248	3.975\$667	152\$150	-	-
Espírito Santo	5.986\$510	11.797\$910	10.138\$984	8.853\$280	12.862\$760	8.771\$950
Maranhão	17.625\$761	18.482\$930	17.707\$370	940\$200	16.391\$750	34.693\$840
Mato Grosso	13.313\$290	15.341\$983	14.591\$672	10.166\$091	8.689\$200	9.049\$752
Pará	60.688\$799	-	45.481\$373	19.527\$200	20.920\$790	20.823\$315
Paraíba	6.950\$361	9.175\$820	-	2.121\$080	3.060\$050	4.891\$940
Paraná	4.826\$740	11.323\$493	8.720\$654	3.704\$250	4.033\$650	4.902\$213
Pernambuco	26.718\$890	32.407\$800	32.241\$140	19.267\$000	26.435\$745	37.648\$260
Piauí	7.001\$227	-	7.914\$721	7.370\$150	5.108\$150	7.093\$790
Rio de Janeiro	114.680\$957	-	130.031\$750	63.223\$750	61.483\$330	40.110\$660
Rio Grande do Norte	5.531\$825	5.399\$336	4.794\$588	3.292\$085	2.804\$710	2.720\$450
Rio Grande do Sul	63.355\$780	64.796\$588	67.591\$140	53.693\$182	49.494\$570	41.489\$202
Santa Catarina	20.364\$300	14.711\$088	15.877\$940	-	7.138\$200	23.134\$020
São Paulo	14.754\$378	16.717\$937	15.204\$145	9.715\$860	9.723\$830	10.574\$345
Sergipe	7.470\$440	6.028\$470	6.049\$597	2.318\$800	10.992\$050	14.966\$050
Total	466.793\$684	245.275\$777	471.095\$780	259.375\$903	300.844\$511	328.995\$697

Tabela 13 Arrecadação das capitânicas no período de 1909-1918.

Ano	Total no país	Varição no país	Total da Amazônia	Varição na Amazônia	Capitania do Pará (%)	Capitania do Amazonas (%)	Amazônia (%)
1893	53.173\$050	*	2.759\$700	*	-	5,2%	5,2%
1895	73.022\$475	*	25.677\$670	*	35,2%	-	35,2%
1896	90.040\$463	+23,3%	25.152\$620	-2,0%	20,8%	7,1%	27,9%
1897	80.631\$175	-11,7%	23.162\$720	-8,5%	19,0%	9,8%	28,7%
1898	78.373\$125	-2,9%	24.649\$920	+6,4%	22,2%	9,2%	31,5%

1899	86.542\$550	+10,4%	19.914\$800	-23,8%	2,7%	20,4%	23,0%
1900	127.140\$661	+46,9%	20.809\$420	+4,5%	16,4%	-	16,4%
1901	321.232\$926	+252,7%	49.767\$210	+239,2%	11,3%	4,1%	15,5%
1902	326.738\$075	+1,7%	58.730\$460	+18,0%	12,5%	5,5%	18,0%
1903	344.257\$710	+5,4%	58.497\$160	-0,4%	10,1%	6,9%	17,0%
1904	340.627\$701	-1,0%	54.335\$700	-7,7%	10,9%	5,1%	16,0%
1905	330.774\$512	-3,0%	50.969\$750	-6,7%	10,7%	4,7%	15,4%
1906	395.020\$650	+19,4%	60.931\$750	+19,5%	11,3%	4,1%	15,4%
1907	474.995\$363	+20,2%	89.152\$450	+46,3%	13,0%	5,7%	18,8%
1908	486.850\$846	+2,5%	94.368\$563	+5,9%	8,2%	11,2%	19,4%
1909	466.794\$684	-4,3%	106.807\$655	+13,2	13,0%	9,9%	22,9%
1912	245.275\$777	*	-	*	-	-	-
1913	471.095\$780	+92,0%	83.477\$586	*	9,7%	8,1%	17,7%
1915	259.375\$903	*	39.725\$006	*	7,5%	7,8%	15,3%
1917	300.844\$511	+16,0%	51.790\$455	+30,4%	7,0%	10,3%	17,2%
1918	328.995\$697	+9,4%	51.683\$980	-0,2%	6,3%	9,4%	15,7%
Total	5.681.802\$634	-	992.364\$575	-	10,5%	6,9%	17,5%

Tabela 14 Comparativo de valores absolutos e relativos da arrecadação das capitanias

Os quadros acima foram construídos com base nas informações de arrecadação presentes nos relatórios ministeriais da Marinha e nos relatórios específicos de cada capitania. A origem dessa arrecadação era composta, basicamente, dos registros e arrolamentos feitos nas embarcações que trafegavam pelo porto descarregando mercadorias, multas aplicadas em infrações previstas nos regulamentos e vendas de estampilhas e selos. É possível perceber que entre 1900 e 1901, houve um aumento expressivo na arrecadação, o que foi motivado pelo fato das capitanias passarem a fazer o recolhimento dos valores os quais as alfândegas eram responsáveis, estando a Marinha incumbida de fazer o repasse aos órgãos competentes.

Ainda do ponto de vista metodológico, expus os valores arrecadados por todas as capitanias existentes no período para que seja possível vislumbrar o movimento das embarcações – em geral, a maior fonte de arrecadação e a única regular, já que as multas eram ocasionadas apenas em circunstâncias específicas. Por outro lado, esclareço que tanto a arrecadação individual delas como as variações de *déficits* ou *superávits* não compõem uma rede de dependência, ou seja, o crescimento da arrecadação de uma capitania não necessariamente significava o crescimento ou queda de outra, no entanto, em momentos de

queda geral na arrecadação, a conjuntura pode significar menor circulação de navios, como é o caso do início da Primeira Guerra Mundial, com as restrições na circulação de navios mercantes provocada seja pelos combates navais na Europa seja pelo bloqueio imposto pelo governo brasileiro.

Em 1915, a Marinha apresentou ao governo a lista de 50 navios bloqueados nas diversas capitânicas, sendo: 2 no Pará, os navios alemães Assuncion e Rio Grande; 1 no Maranhão; 3 na Paraíba; 14 em Pernambuco; 6 na Bahia; 13 no Rio de Janeiro; 6 em São Paulo; 1 no Paraná; 1 em Santa Catarina e 2 no Rio Grande do Sul¹⁵¹. Tal dado é significativo para compreendermos que o nível de integração do mundo pelas rotas de navegação poderia alterar significativamente a atuação de órgãos a nível local, como essas repartições deveriam ser.

É importante destacar também que os anos onde não constam valores de arrecadação não necessariamente implicam em ausência de recolhimento, mas falhas seja nos relatórios enviados pelos capitães ao ministério, seja pela reorganização das capitânicas. Em 1893, a Capitania do Pará informou ao ministro que o serviço se desenvolvia precariamente porque não havia quem quisesse “servir de capataz, em virtude da gratuidade do cargo, o que me parece justo, pois, ficando o capataz sujeito às leis da Capitania, não pode razoavelmente servir sem remuneração”¹⁵². O relatório aponta ainda que devido à escassez de recursos humanos, uma quantidade enorme de embarcações ficaria fora do arrolamento, causando prejuízo aos cofres públicos.

É notável que a situação da Capitania do Pará, diante das outras, não fosse melhor apenas pelo número de embarcações que trafegava pelo porto de Belém, produto direto da circulação de riquezas produzido pela Belle Époque, mas também porque ela funcionava no mesmo prédio em que o Arsenal de Marinha. Note-se também que praticamente todas as capitânicas cuja arrecadação justificava a categorização em 1ª ordem tinham suas instalações funcionando em arsenais: além do Pará, o Rio de Janeiro; a Bahia e Pernambuco, cujos arsenais foram extintos na década de 1890, mas o prédio e o material continuaram a ser utilizados pelas capitânicas.

A Capitania do Mato Grosso representa exceção. O caso da Capitania do Maranhão, apresentada em 1ª ordem em 1906 é distinto pela variação nos recursos coletados no porto, crescente entre 1901 e 1906 e caindo nos anos seguintes. Note-se ainda que a categorização

¹⁵¹ Center for Reserach Libraries: Global Resources Network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Marinha / 1915-2 / Inspecoria de Portos e Costas, p. 135.

¹⁵² Center for Reserach Libraries: Global Resources Network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Marinha / 1893 / Capitânicas, p. 53.

em ordens proposta no ano mencionado estava sujeito a alterações justamente por conta dessas variações. Em 1912, a 1ª categoria era formada por Amazonas, com delegacia no Capacete e agências nos rios Acre, Alto Purús e Juruá, Pará, com agências em Santarém e Óbidos e Bahia, com agências em Caravellas e Ilhéus; a 2ª, por Pernambuco, São Paulo, com agência em Cananéia, Santa Catarina, com delegacia em São Francisco e Itajahy e agência em Laguna e Rio Grande do Sul, com agências em Porto Alegre e Pelotas e agência em Uruguaiana e 3ª, por Maranhão, com agências em Camocim e Aracaty, Rio Grande do Norte, com agências em Mossoró e Macau, Paraíba, com sede em Cabedelo e agência na Cidade da Paraíba, Sergipe, Espírito Santo, com agência em S. Matheus, Paraná e Mato Grosso, com agência em Cuiabá.

A Capitania do Distrito Federal não compunha categoria específica, sendo a que tinha maior pessoal previsto, com 48 membros. As capitânicas de 1ª ordem tinham previsão de 24 pessoas; as de 2ª, 22; as de 3ª, 17; as delegacias, 9 e as agências, 1 agente¹⁵³. A criação de delegacias e agências respeitava a arrecadação e os quadros são importantes para tal, sendo a arrecadação de algumas delegacias, pontualmente na região sul e no Rio de Janeiro, discriminadas à parte na documentação.

Nos quadros a seguir, apresentarei o outro lado relacionado à arrecadação: a circulação e o registro de embarcações.

Entrada de embarcações				
Meses	Do interior	Do exterior		Total
	Nacionais	Nacionais	Estrangeiras	
Janeiro	63	30	12	105
Fevereiro	55	25	11	91
Março	51	49	10	110
Abril	53	37	11	101
Maio	68	32	10	110
Junho	79	29	11	119
Julho	54	24	14	92
Agosto	54	23	13	90
Setembro	59	18	10	87

¹⁵³ CRL ... / Marinha / 1912 / Superintendência de Portos e Costas.

Outubro	43	29	14	86
Novembro	43	44	13	100
Dezembro	42	40	13	95
Total	664	380	142	1.186
Saída de embarcações				
Meses	Para Interior	Para o exterior		Total
	Nacionais	Nacionais	Estrangeiras	
Janeiro	36	41	8	85
Fevereiro	38	40	11	89
Março	72	31	13	116
Abril	56	37	10	103
Maio	54	40	11	105
Junho	60	37	9	106
Julho	55	25	14	94
Agosto	51	19	12	82
Setembro	58	18	11	87
Outubro	61	20	12	93
Novembro	62	19	12	93
Dezembro	67	24	11	102
Total	670	351	134	1.155
Embarcações matriculadas				
Vapores		12		
Lanchas		109		
Alvarengas		32		
Batelões		75		
Botes do tráfego do porto		251		
Canoas do tráfego do porto		12		
Pontões		10		
Canoas de pesca		21		
Total		522		

Tabela 15 Movimentação de embarcações na Capitania do Amazonas, 1900

Embarcações matriculadas	
Canoas de pesca	18
Canoas do trafego do porto	52
Botes do trafego do porto	218
Batelões do trafego do porto	36
Alvarengas do trafego do porto	43
Batelões de condução de pedras	39
Batelões de reboque de lancha	22
Pontões	8
Lanchas de cabotagem	136
Lanchas para condução de gado	8
Lanchas do trafego do porto	8
Vapores de cabotagem	10
Total	598

Tabela 16 Embarcações matriculadas na Capitania do Amazonas, 1901.

Entrada de embarcações				
Meses	Do interior	Do exterior		Total
	Nacionais	Nacionais	Estrangeiras	
Janeiro	61	31	11	103
Fevereiro	60	19	11	90
Março	42	36	8	86
Abril	57	40	12	109
Maio	67	30	12	109
Junho	54	19	14	87
Julho	51	14	9	74
Agosto	33	20	12	65
Setembro	41	19	10	70
Outubro	36	24	14	74
Novembro	44	29	9	82
Dezembro	59	29	14	102

Total	605	310	136	1.051
Saída de embarcações				
Meses	Para Interior	Para o exterior		Total
	Nacionais	Nacionais	Estrangeiras	
Janeiro	58	27	11	96
Fevereiro	42	32	12	86
Março	49	26	11	86
Abril	60	32	13	105
Maio	54	44	12	110
Junho	48	30	11	89
Julho	50	14	10	74
Agosto	41	14	12	67
Setembro	43	15	7	65
Outubro	55	20	12	87
Novembro	56	23	9	88
Dezembro	44	32	11	87
Total	600	309	131	1.040
Embarcações matriculadas				
Trafego do porto a vapor			10	
Cabotagem a vapor			112	
Canoas de pescaria			9	
Total			131	

Tabela 17 Movimentação de embarcações na Capitania do Amazonas, 1903.

Embarcações matriculadas	
Trafego do porto a vapor	11
Cabotagem a vapor	130
Canoas de pesca	10

Tabela 18 Embarcações matriculadas na Capitania do Amazonas, 1904.

Embarcações matriculadas	
Trafego do porto a vapor	11

Vapores de navegação fluvial (cabotagem)	21
Lanchas a vapor	120
Canoas de pesca	14
Botes do trafego do porto	49
Batelões do trafego	15
Total	230
Trafego do porto a vapor	11

Tabela 19 Embarcações matriculadas na Capitania do Amazonas, 1905.

Entrada de embarcações				
Meses	Do interior	Do exterior		Total
	Nacionais	Nacionais	Estrangeiras	
Janeiro	67	20	13	100
Fevereiro	40	24	7	71
Março	67	29	12	108
Abril	56	20	21	97
Maio	92	36	17	145
Junho	78	23	14	115
Julho	59	18	14	91
Agosto	56	20	11	87
Setembro	41	17	12	70
Outubro	47	28	10	85
Novembro	47	22	12	81
Dezembro	43	29	15	87
Total	693	286	158	1.137
Saída de embarcações				
Meses	Para Interior	Para o exterior		Total
	Nacionais	Nacionais	Estrangeiras	
Janeiro	53	35	9	97
Fevereiro	22	9	6	37
Março	89	29	11	129
Abril	73	24	17	114

Maio	77	31	15	123
Junho	54	31	14	99
Julho	56	18	15	89
Agosto	49	16	11	76
Setembro	51	15	12	78
Outubro	70	15	12	97
Novembro	53	20	13	86
Dezembro	53	19	14	86
Total	700	262	149	1.111

Tabela 20 Movimentação de embarcações na Capitania do Amazonas, 1906.

Entrada de embarcações				
Navios a Vapor		Amazonas	Pará	Total
Número de navios	Nacionais	1.076	1.108	2.184
	Estrangeiros	135	243	378
Total		1.211	1.351	2.562
Tonelagem	Nacional	250.744	365.294	616.038
	Estrangeira	345.921	636.083	982.004
Total		596.665	1.001.377	1.598.042
Tripulação	Nacional	32.514	35.409	67.923
	Estrangeira	10.260	17.305	27.565
Total		42.774	52.714	95.488
Saída de embarcações				
Navios a vapor		Amazonas	Pará	Total
Número de navios	Nacionais	1.076	1.108	2.184
	Estrangeiros	135	243	378
Total		1.211	1.351	2.562
Tonelagem	Nacional	250.744	365.294	616.038
	Estrangeira	345.921	636.083	982.004
Total		596.665	1.001.377	1.598.042
Tripulação	Nacional	32.514	35.409	67.923

	Estrangeira	10.260	17.305	27.565
Total		42.774	52.714	95.488

Tabela 21 Movimentação comparada entre as Capitânicas do Amazonas e Pará, 1913.

Entrada de embarcações				
Navios a Vapor		Amazonas	Pará	Total
Número de navios	Nacionais	846	919	1.765
	Estrangeiros	76	161	237
Total		922	1.080	2.002
Tonelagem	Nacional	195.776	284.079	479.855
	Estrangeira	187.772	405.769	593.541
Total		383.548	689.848	1.073.396
Tripulação	Nacional	31.279	29.071	60.350
	Estrangeira	5.342	10.407	15.749
Total		36.621	39.478	76.099
Saída de embarcações				
Navios a vapor		Amazonas	Pará	Total
Número de navios	Nacionais	775	949	1.724
	Estrangeiros	76	159	235
Total		851	1.108	1.959
Tonelagem	Nacional	178.913	210.000	388.913
	Estrangeira	187.772	399.816	587.588
Total		366.685	609.816	976.501
Tripulação	Nacional	23.688	17.040	40.728
	Estrangeira	5.342	10.230	15.572
Total		29.030	27.270	56.300

Tabela 22 Movimentação comparada entre as Capitânicas do Amazonas e Pará, 1914.

Entrada de embarcações				
Navios a Vapor		Amazonas	Pará	Total
Número de	Nacionais	753	1.002	1.755

navios	Estrangeiros	4	12	16
Total		757	1.014	1.771
Tonelagem	Nacional	23.550	31.838	55.388
	Estrangeira	117	691	808
Total		23.667	32.529	56.196
Tripulação	Nacional	174.461	346.199	520.660
	Estrangeira	4.163	26.106	30.269
Total		178.624	372.305	550.929
Saída de embarcações				
Navios a vapor		Amazonas	Pará	Total
Número de navios	Nacionais	621	947	1.568
	Estrangeiros	4	9	13
Total		625	956	1.581
Tonelagem	Nacional	12.554	29.500	42.054
	Estrangeira	117	507	624
Total		12.671	30.007	42.678
Tripulação	Nacional	126.412	342.105	468.517
	Estrangeira	4.163	20.973	25.136
Total		130.575	363.078	493.653

Tabela 23 Movimentação comparada das Capitânicas do Amazonas e Pará, 1918.

Os quadros sobre a movimentação de embarcações nas Capitânicas do Pará e do Amazonas foram construídos com base nos dados presentes nos relatórios dessas capitânicas, os quais constam em anexo a alguns dos relatórios do ministério da Marinha. De acordo com a disponibilidade de informações, adaptei parte das tabelas fornecidas na documentação de maneira a obter a maior quantidade de registros coletado pela própria Marinha. Nesse sentido, a instituição cumpria, através das capitânicas, um dos papéis mais importantes no tocante à vigilância da Amazônia.

Vigiar a região amazônica significa conhecer as características e o comportamento de tudo o que dizia respeito às suas águas. Como já mencionado, os próprios capitães dos portos reconheciam a precariedade logística e de pessoal que passavam, mas ainda assim, as repartições coligiram dados essenciais para a discussão em torno da ideia de movimento que liga tanto o discurso de modernização como o próprio sentido da Belle Époque.

Como já fora discutido no primeiro capítulo, a velocidade das embarcações com o advento do vapor se tornou essencial para a navegação, tendo em vista que o encurtamento do tempo de viagem seja para o comércio seja para o transporte de passageiros ou para a guerra, certamente propiciou demandas cada vez maiores pela rapidez. Segundo Acevedo Marin, “Na Amazônia, é o barco a vapor que moderniza o transporte, movimento que acelera a ocupação da fronteira”¹⁵⁴. A pertinente colocação da autora deve ainda ser reflexiva no sentido de pensarmos a maior circulação de ideias, mercadorias, pessoas como uma espécie de obsessão da modernização: não se tratava apenas de atualizar navios de guerra, como os programas navais pressupunham ou ainda arrolar navios que iam e vinham nos portos da região, mas fundamentalmente acompanhar o movimento acelerado que a economia e a atividade humana conheceram no século XIX e no XX.

Segundo Farias, o jornal O Democrata de 1º de julho de 1890, ao questionar a representatividade do Pará no parlamento, apontava que a população do estado era superior a 700 mil habitantes àquela altura¹⁵⁵. Consultando a base de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística¹⁵⁶, verifiquei dados populacionais da Amazônia para discussão. O quadro a seguir trata da população dos estados do Pará e Amazonas, bem como suas respectivas capitais:

Ano	Amazonas	Manaus	Pará	Belém
1900	249.756	61.211	445.356	166.121
1901	260.075	62.658	479.083	176.361
1902	270.822	64.140	515.364	187.493
1903	282.012	65.658	554.392	199.599
1904	193.664	67.213	596.376	212.774
1905	305.798	68.806	641.540	227.112
1906	318.433	70.438	690.124	242.734
1907	331.591	72.110	742.387	259.751
1908	340.304	73.792	755.880	263.359
1909	349.332	75.513	769.690	267.017
1910	358.695	77.277	783.845	270.728

¹⁵⁴ ACEVEDO MARIN, Rosa Elizabeth. **Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia**. Belém: Paper do NAEA, 2004, p. 3.

¹⁵⁵ FARIAS, Op. Cit., p. 84.

¹⁵⁶ Disponível em: <http://seculoxx.ibge.gov.br/populacionais-sociais-politicas-e-culturais/busca-por-temas/populacao.html>. Acessado em 29/01/17.

1911	368.406	79.082	796.679	272.938
1912	378.476	80.931	809.886	275.167

Tabela 24 População nos estados e capitais da Amazônia, 1900-1912.

Cruzando os dados populacionais com a movimentação das Capitânicas do Pará e Amazonas, e considerando que eles diziam respeito aos portos das duas capitais, temos, comparando a população de 1912 com a movimentação de 1913 (o que deve implicar em pequena variação), que apenas a tripulação dos navios registrados pela Capitania do Pará foi de 52.714, sendo a população de Belém 275.167, que os profissionais diretamente engajados com a marinha mercante representavam 19,2% das pessoas que circularam ao longo dos referidos anos sem necessariamente estarem nos dados populacionais. A tripulação registrada na Capitania do Amazonas foi de 42.774, com a população de 80.931 em Manaus, ou notáveis 52,9% em relação aos habitantes da cidade. Esse percentual das tripulações não residia necessariamente nessas cidades, já que eles estavam em contínuo trânsito, com paradas temporárias, entretanto, especialmente no caso de Manaus, praticamente uma cidade de marinheiros, esses números justificavam, em grande medida, a necessidade de manter um controle rigoroso sobre a marinha mercante. Se considerarmos, entretanto, o movimento de pessoas embarcadas em navios, teremos a seguinte configuração nas mesmas capitais:

Ano	Belém		Manaus	
	Entrada	Saída	Entrada	Saída
1908	5.160	-	29.157	-
1909	5.584	5.482	34.107	27.140
1910	46.264	33.059	50.512	36.337
1911	39.248	30.553	46.374	36.025
1912	23.494	25.487	39.270	28.638

Tabela 25 Movimento demográfico marítimo nos portos de Belém e Manaus, 1908-1912.

Ainda tratando especificamente do ano de 1912, somando o número de pessoas entrado e saído dos portos com a tripulação das embarcações que transitaram, obtemos 110.682, o que é maior que a própria população da cidade em termos absolutos no ano seguinte. Em Belém, a somatória resulta em 101.695, cerca de 40,0% da população da cidade no ano seguinte. A nacionalidade das pessoas entradas em Manaus no referido ano era de 28.012 brasileiros (sendo 21.655 do interior do Amazonas, 11.206 de outros estados e 6.409 estrangeiros residentes no Brasil), 124 alemães, 71 franceses, 787 espanhóis, 303 ingleses, 92

italianos, 1.443 portugueses, 155 gregos, 12 russos, 315 “anglo-americanos” (provavelmente, oriundos dos Estados Unidos), 124 peruanos, 68 “hispano-americanos” sem nacionalidade determinada, 316 “turco-árabes”, 25 asiáticos não determinados, 7.351 “estrangeiros sem especificação” e 72 de nacionalidade não determinada. Das pessoas saídas do porto de Manaus no mesmo ano, eram 19.104 brasileiros (sendo 10.799 do interior do Amazonas, 10.797 de outros estados e 7.042 estrangeiros residentes), 51 alemães, 34 franceses, 159 espanhóis, 82 ingleses, 41 italianos, 554 portugueses, 160 gregos, 2 holandeses, 519 anglo-americanos, 74 peruanos, 53 hispano-americanos, 3 africanos, 9 japoneses, 97 turco-árabes, 16 asiáticos, 7.664 estrangeiros sem especificação e 16 de nacionalidade não determinada¹⁵⁷. Não constam dados de nacionalidade sobre Belém no referido ano.

A necessidade de controle sobre os rios amazônicos pelas Capitanias do Pará e Amazonas não se justificava apenas pela ideologia da modernização materializada pelos navios de guerra, pelos canhões e metralhadoras, mas também pela faceta do movimento humano no século XIX. A própria ideia da modernização com o desenvolvimento tecnológico e científico do século tem em si a inerência do movimento: é ele quem rompe a estática do passado. Tal como a física newtoniana, entretanto, a categoria do movimento, de onde provém a energia, não se refere necessariamente à quebra do equilíbrio: o movimento que rompe este é caótico, desenfreado e sem trajetória definida. O espírito humano sob influência do capitalismo do século XIX é teleológico e perturbado. Enquanto as embarcações à vela seguiam o ritmo natural dos ventos e correntes marítimas, os vapores quebram ondas e ares, desafiaram Éolo e Netuno. A arte da guerra das capitanias era a assimetria entre domar o movimento dos portos e da circulação de pessoas.

Vigiar os rios era também vigiar seus habitantes e submetê-los à formação militar. Dimensão diferente, mas igualmente significativa das capitanias era o recrutamento militar. Desde o advento da República, elas eram responsáveis por matricular indivíduos conforme a ocupação exercida e remeter parte deles para o serviço militar na Marinha. Nos quadros a seguir, apresentarei o contingente fixado pelo decreto 4.983, de 1903¹⁵⁸ que cada capitania deveria remeter ao serviço e as matrículas realizadas na Amazônia:

Capitania	Matrículas	Contingente
Amazonas	1.067	72

¹⁵⁷ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística / Estatísticas do Século XX / População /

¹⁵⁸ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 4.983, de 30 de setembro de 1903.

Pará	2.843	193
Piauí	447	30
Maranhão	1.911	129
Ceará	750	50
Rio Grande do Norte	190	12
Paraíba	628	42
Pernambuco	2.190	149
Alagoas	1.388	93
Sergipe	3.243	221
Bahia	5.210	355
Espírito Santo	1.529	103
Rio de Janeiro	4.624	314
São Paulo	1.038	70
Paraná	209	14
Santa Catarina	215	14
Rio Grande do Sul	1.934	130
Mato Grosso	143	9
Total	29.559	2.000

Tabela 26 Pessoal matriculado e enviado ao serviço da armada.

Classes	Brasileiros	Estrangeiros	Total
Pilotos	43	0	43
Machinistas	105	49	154
Práticos	86	0	86
Arraes	70	88	158
Marinheiros	798	794	1.592
Moços	482	61	543
Foguistas	609	108	717
Carvoeiros	478	79	557
Dispenseiros	36	23	59
Copeiros	67	31	98

Creados	110	33	143
Cozinheiros	116	39	155
Remadores	106	25	131
Catraeiros	22	488	510
Pescadores	16	75	91
Carpinteiros	18	36	54
Calafates	12	10	22
Praticantes de machinas	5	0	5
Praticantes de rios	33	0	33
Escrivães	30	8	38
Totais	3.242	1.947	5.189

Tabela 27 Indivíduos matriculados na Capitania do Amazonas, 1900.

Classes	Brasileiros	Estrangeiros	Total
Pilotos	18	0	18
Machinistas	50	22	72
Praticos	40	0	40
Arraes	35	18	53
Marinheiros	210	60	270
Moços	198	56	254
Foguistas	197	60	257
Carvoeiros	53	31	84
Dispenseiros	26	12	38
Copeiros	13	5	18
Criados	30	25	55
Cozinheiros	47	18	65
Remadores	32	14	46
Catraeiros	14	226	240
Pescadores	15	88	103
Carpinteiros	6	15	21
Calafates	7	9	16

Praticantes de machinas	4	1	5
Praticantes de rios	11	0	11
Escrivães	5	2	7
Mestres	68	0	68
Total	1.079	662	1.741

Tabela 28 Indivíduos matriculados na Capitania do Amazonas, 1901.

Classes	Brasileiros	Estrangeiros	Total
Pilotos	37	0	37
Praticos	82	0	82
Praticantes	17	0	17
Mestres	48	0	48
Arraes	12	0	12
Marinheiros	294	22	316
Catraeiros	22	197	219
Remadores	22	0	22
Machinistas	73	33	106
Praticantes machinistas	4	0	4
Foguistas	212	28	240
Carvoeiros	78	10	88
Calafates	0	0	0
Carpinteiros	2	0	2
Dispenseiros	26	14	40
Cozinheiros	88	8	96
Padeiros	6	30	36
Criados	55	17	72
Moços	201	25	226
Escrivães	14	2	16
Pescadores	2	20	22
Total	1.295	406	1.701

Tabela 29 Indivíduos matriculados na Capitania do Amazonas, 1902.

Classes	Brasileiros	Estrangeiros	Total
Pilotos	46	12	58
Mestres	61	30	91
Arraes	13	9	22
Praticos	165	24	189
Machinistas	174	44	218
Foguistas	426	31	457
Carvoeiros	143	16	159
Marinheiros	483	78	561
Moços	491	35	526
Praticantes	26	2	28
Dispenseiros	37	13	50
Criados	64	16	80
Cozinheiros	114	14	128
Taifeiros	201	69	270
Escrivães	10	2	12
Catraeiros	28	151	179
Pescadores	2	11	13
Total	2.484	557	3.041

Tabela 30 Indivíduos matriculados na Capitania do Amazonas, 1903.

Classes	Quantidade
Pilotos	24
Machinistas	75
Mestre de pequena cabotagem	70
Arraes	25
Marinheiros	375
Moços	214
Foguistas	194
Carvoeiros	148
Taifeiros	178
Praticantes	10

Praticos fluviaes	49
Total	1.362

Tabela 31 Indivíduos matriculados na Capitania do Amazonas, 1905.

Pessoal matriculado de embarcações		Pessoal no tráfego do porto matriculado	
Classes	Quantidade	Classes	Quantidade
Pilotos	83	Mestre	26
Mestres	62	Arraes	34
Praticos	114	Machinistas	9
Marinheiros	390	Marinheiros	164
Moços	388	Foguistas	39
Praticantes de leme	87	Carvoeiros	13
Machinistas	168	Catraeiros	233
Foguistas	297	Canoeiros	190
Carvoeiros	183	Taifeiros	17
Praticantes de machinas	42	Total	725
Taifeiros	218		
Total	2.032		

Tabela 32 Indivíduos matriculados na Capitania do Amazonas, 1906.

Pessoal matriculado			
Classes	Amazonas	Pará	Total
Aprendizes machinistas	13	77	90
Ajudantes machinistas	1	135	136
Artifices	-	-	-
Capitães de longo curso	-	-	-
Comissarios	17	131	148
Carpinteiros	-	10	10
Cozinheiros	-	-	-
Carvoeiros	142	-	142
Calafates	-	-	-

Foguistas	56	-	56
Mestres de pequena cabotagem	15	198	213
Medicos	-	19	19
Machinistas	8	113	121
Marinheiros	-	8.175	8.175
Moços	-	3.581	3.581
Pilotos	2	350	352
Praticantes de piloto	2	29	31
Praticantes machinistas	1	-	1
Taifeiros	197	1.271	1.468
Pharmaceuticos	-	5	5
Total	454	14.094	14.548

Pessoal matriculado do tráfego do porto

Classes	Amazonas	Pará	Total
Arraes	18	164	182
Artifices	-	-	-
Aprendizes de pratico	2	-	2
Canoeiros	-	-	-
Condutores	3	-	3
Catraeiros	-	-	-
Draguistas	-	-	-
Marinheiros	31	-	31
Mestres	-	-	-
Moços	176	-	176
Praticos	3	379	382
Praticantes de pratico	-	-	-
Patrões	-	-	-
Pescadores	15	186	201
Remadores	9	70	79
Saveristas	-	-	-

Trafego do porto	-	-	-
Total	257	799	1.056

Tabela 33 Indivíduos matriculados nas Capitânicas do Amazonas e Pará, 1913.

Os quadros foram construídos e adaptados conforme as informações constantes nos relatórios específicos das Capitânicas do Pará e Amazonas. De um modo geral, a coluna referente às ocupações registradas era mencionada como “empregos”, “profissões”, “ofícios”, “classes” ou, em 1913, “indivíduos”, mas optei por classe considerando mais abrangente que os demais e mais específico que a denominação de indivíduos, uma vez que havia um sentido claro de agrupar essas pessoas segundo a utilidade para a Marinha, isto é, todas as classes encontravam possibilidades de atuação direta na força naval, o que não encontrei especificação na lei, mas considero ser prática recorrente nessas repartições no período em questão. Apenas no ano de 1906, encontrei a distinção entre indivíduos matriculados e matriculados do tráfego do porto, o que suponho existir para separar aqueles vinculados a embarcações ou empresas dos que se apresentavam, desempregados, para realizar tais ofícios.

A partir das informações de 1913, passa a constar a ocupação “capitães de longo curso”, não verificada em outros anos. Nesse ponto, retomo o que coloquei a princípio: o ano de 1907 marca uma mudança nas atribuições das capitânicas por mencionar explicitamente a expressão marinha mercante aos seus regulamentos. A ocupação mencionada refere-se ao maior posto atingido pelo oficial de marinha mercante, o que provavelmente não existia anteriormente por não haver uma carreira específica para os mercantes. Como já tratado nesta dissertação, a marinha mercante foi concebida, desde a Constituição de 1891 e em artigos publicados em marinhas estrangeiras, como a reserva da Marinha de Guerra, no entanto, foi no ano de 1907 que a Marinha modificou a maneira pela qual tratou essa instituição genérica. No referido ano, a Escola de Maquinistas e Pilotos do Pará, criada em 1892, foi convertida em Escola de Marinha Mercante do Pará¹⁵⁹, tendo seu currículo alterado para incluir disciplinas voltadas à guerra, aos códigos de sinais em conflito, a legislação específica do direito internacional, dentre outros. É evidente, entretanto, que os laços entre as duas marinhas são anteriores a esse ano, já que em 1902, por exemplo, diversos oficiais pediram afastamento da Marinha de Guerra para servir em navios do Lloyd Brasileiro com a justificativa de ter contato com navios modernos¹⁶⁰. Ainda que não tenha encontrado qualquer menção a uma equivalência entre a oficialidade mercante e a militar, é provável que os capitães de longo

¹⁵⁹ Atual Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA). No decorrer das pesquisas, coligi alguma documentação sobre a Escola, entretanto, dediquei esforços específicos ao tema em trabalhos posteriores.

¹⁶⁰ Para uma discussão sobre o tema, V. FARIAS; NUNES PEREIRA, Op. Cit.

curso funcionassem como capitães de mar e guerra na força naval e o fato de não haver qualquer indivíduo matriculado com tal ocupação pode sustentar a hipótese da mudança de comportamento quanto à mercante justamente porque a escola de formação contava com apenas 6 anos e, sendo assim, caso a carreira fosse equivalente (tendo em vista na atualidade haver tenentes e capitães nas duas marinhas), nenhum oficial deveria ter atingido tal posto. É provável que oficiais já atuantes tenham prestado exame ou na referida escola ou na Escola Naval para obter licença ou equivalência com a carreira posta. Assim como o caso dos capitães, as demais classes de indivíduos apresentavam características que os tornavam interessantes à força naval, as quais discorrerei.

A opção pelo termo classe em detrimento das outras se deveu em parte à existência de uma categoria chamada “moços”. Esse grupo é o único que não encontra uma função com o mesmo nome. Dada a expressão, concluo que se refere aos menores de idade registrados para serem encaminhados às escolas de aprendizes-marinheiros e servirem como grumetes. Encontrar tal categoria na documentação das duas capitânicas tem uma importância histórica interessante: durante a maior parte do século XIX, o serviço militar foi utilizado como instrumento penal especialmente para menores infratores. As companhias de aprendizes-marinheiros acabaram adquirindo, assim como a classe dos marinheiros, o estigma da desordem: servir como praça à Marinha poderia indicar o cometimento de alguns crimes no passado e a própria forma como oficiais puniam marujos pode denotar em parte esse estigma da punição constante através das chibatadas. Ao registrar moços sem encaminhamento policial, as capitânicas contribuíam para derrubar tal representação, assim como as companhias de aprendizes foram recriadas ao longo da primeira década do século XX, especialmente a partir de 1905, para dar novos rumos à formação dos praças¹⁶¹.

Canoeiros, remadores, draguistas e pescadores compunham um grupo que também não desempenhava funções militares propriamente ditas, mas cuja funcionalidade era auxiliar especialmente nas próprias capitânicas e nos arsenais, que dispunham de canoas para o trânsito de militares até as embarcações. Nos navios, haviam escaleres que eram utilizados de forma semelhante a essas canoas, entretanto, apenas seus tripulantes eram permitidos a conduzirem elas. Em relação aos draguistas, cuja ocupação aparentemente deriva da dragagem, deveriam ser fundamentais na manutenção do calado dos portos, haja vista que a deposição de sedimentos no leito deles inviabilizava o estacionamento de barcos. Os pescadores não tinham

¹⁶¹ Para uma interessante discussão sobre recrutamento de jovens para as companhias, Vd. FREIRE, Tarantini Pereira. **Militarização infantil e controle social no Maranhão provincial: em busca de pequenos marinheiros para a Armada (1870-1900)**. Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Maranhão, São Luiz, 2014.

função direta, entretanto, considero que talvez os seus conhecimentos fossem utilizados pelas capitâneas sobre a mobilidade na região, já que comumente eles são autóctones e detém tal conhecimento.

Os práticos, pilotos, praticantes, catraeiros, saveiristas, condutores, arrais, além de mestres e marinheiros eram particularmente importantes para o serviço de bordo. À exceção das duas últimas categorias, todas as outras tem relação direta com a pilotagem das embarcações: os pilotos eram geralmente os responsáveis por manejá-las, sendo os praticantes dessa classe os alunos do curso de pilotagem; no caso dos práticos e condutores, a principal responsabilidade era a das coordenadas de viagem, tendo em vista que não deveria haver qualquer imprevisto nas viagens realizadas por navios de guerra devido as irregularidades do ambiente fluvial, podendo causar encalhamentos e era comum a contratação de práticos da região; os demais poderiam tanto ser tripulantes como condutores de embarcações menores. Mestres eram responsáveis pela mestrança das embarcações, isto é, pela supervisão e organização das atividades cotidianas realizadas pela tripulação e na Marinha de Guerra, as funções de mestre, contramestre e guardião eram exercidas por sargentos. O caso dos marinheiros é emblemático pela quantidade de indivíduos, já que esses tripulantes responsáveis pela execução das ordens compunham a maior parte dos militares da Marinha e serão discutidos especificamente no capítulo seguinte.

Maquinistas, ajudantes, praticantes, foguistas e carvoeiros também compunham um grupo normalmente embarcado, sendo apenas os carvoeiros não detendo funções militares propriamente ditas, mas todos tinham importância relacionada à maquinaria das embarcações a vapor. Os carvoeiros não serviam embarcados, mas geralmente nos arsenais de guerra, produzindo o carvão necessário para as caldeiras de bordo e as fornalhas dos arsenais. Maquinistas, ajudantes e praticantes eram funções exercidas pelo oficialato, sendo os primeiros oficiais subalternos, intermediários e superiores, os segundos eram guardas-marinha e os terceiros, sargentos, tendo todos eles carreira definida pelo curso da Escola Naval e as funções de projetar a construção e o reparo das máquinas. Os foguistas serão discutidos de maneira específica no capítulo seguinte.

Os taifeiros, cozinheiros, despenseiros, criados, copeiros e padeiros tinham serviço em praticamente todas as unidades da Marinha, isso porque a taifa, embarcada ou em terra, era realizada, à época, por civis contratados. De um modo geral, na documentação relativa tanto às ordens do dia da Flotilha do Amazonas com os Registros de Bordo da Guarany, é comum a referência a indivíduos apresentados para servir nessas funções, entretanto, essa documentação não faz qualquer menção ao conhecimento de ofícios específicos, sendo assim,

o fato das capitânicas assim os categorizarem demonstra que provavelmente esses indivíduos eram selecionados por já deterem tal conhecimento, especialmente os embarcados, pois certamente são funções que exigem maior perícia com o movimento dos navios.

Os médicos e farmacêuticos cumpriam serviço militar no oficialato, podendo os primeiros atingir o almirantado e os segundos, o oficialato superior como capitães de fragata. Os primeiros poderiam servir como cirurgiões navais embarcados ou em terra e os segundos, apenas em terra. Não encontrei qualquer referência a cursos ou escolas de formação de médicos e farmacêuticos, o que me faz supor que a incorporação na Marinha se dava ou de forma voluntária ou através das capitânicas, entretanto, devido à existência de médicos registrados, é provável que estes fossem preferidos para o serviço embarcado por também exigir conhecimentos e experiências distintas dos problemas mais pontuais que ocorriam em navegação.

Artífices, calafates e carpinteiros eram particularmente direcionados aos arsenais, onde o corpo de artífices-militares atuava supervisionando os operários da Marinha. As funções eram desempenhadas pelos sargentos divididos em diversas classes e da mesma forma que outras, não encontrei referências à cursos ou escolas de formação, portanto, a indicação pelas capitânicas era provavelmente o caminho mais eficiente e direto para tal provimento de pessoal. Por fim, ainda na mesma linha hierárquica, os escrevães provavelmente eram registrados para comporem o corpo de escreventes navais, formado por sargentos e que acompanhava a maior parte das repartições em terra da Marinha.

Essa dimensão das capitânicas de vigilância a homens e ofícios é a função mais exclusiva que esses órgãos exerciam e por essa razão, a vitalidade delas era evidente, entretanto, ao pensar a arte da guerra nos rios, ela também diz respeito a militarizar os homens que já domaram os ofícios ligados ao mar.

A arte da guerra nos rios é um esforço continuado e possível de ser apreendido pelos indícios do comportamento e da ação da força naval em território amazônico. Há três elementos fundamentais a se pensar com relação a essa ideia que foram trabalhados neste capítulo.

O primeiro elemento é a mobilização do combate, o qual contou com a organização dos meios materiais, hierárquicos e de articulação existentes na região. Dessa organização, é possível observar tanto a construção de uma tática de apropriação da marinha mercante como força auxiliar como a influência pelos meandros do poder político que também constituíram o alvorecer republicano no Brasil. A arte da guerra nos rios é a mobilização dos meios com o conhecimento de sua própria realidade.

O segundo elemento é a modernização dos meios de guerra, fruto da própria experiência de combate que a Marinha teve ao longo das revoltas iniciais da República, das questões internacionais e da atuação dos seus navios de guerra. A consecução do programa de modernização amazônico com a aquisição das canhoneiras fluviais Acre, Amapá, Juruá e Missões é a materialização da aspiração de poder combater em águas fluviais após os fracassos técnicos que por vezes assolaram mesmo os avisos Teffé, Tocantins, Jutahy e Juruena, construídos para a região. A arte da guerra nos rios é também a adaptação à sutileza dos contornos hidrográficos e de seus próprios meandros.

O terceiro elemento é o esforço da vigilância contínua, materializada pelo olhar atento, pelos registros e estatísticas, pela aplicação de multas e pelo controle dos homens dedicados por vida e por ofício aos rios. O poder das Capitânicas do Porto do Amazonas e Pará não se dava pelos meios materiais de guerra, que mesmo assim não dispunham, mas fundamentalmente pela pena, pelos números: o controle do movimento de pessoas e navios que circulavam com maior ferocidade pelos imperativos do progresso científico do vapor e do capital. A arte da guerra nos rios é, ainda, o conhecimento e a domesticação da circulação e da presença humana na bacia hidrográfica, através da observação atenta aos seus dados, da catalogação e do registro, do conhecimento e, por consequência, do controle sobre o movimento.

Capítulo 3 – Corpos e almas marcados: cotidiano dos marinheiros na Amazônia

Marinheiro que zomba da procela
 Como a procela zomba do granito,
 Não te amedronte o furacão maldito,
 Vigia o mar... as ondas... com cautela.

Esquece a dôr, o desespero, o grito,
 Deixa o barco correr a fogo e vela;
 Contempla o mar, que rug e se encapella,
 O turbilhão que desce do infinito

Foge a tormenta, a tempestade passa,
 Pelos ares rugindo loucamente,
 Como se fosse o vento da desgraça.

O dia rompe, a escuridão descerra,
 O sol dardeja a luz vermelha e quente
 E na gavia o gageiro avista a terra!

O corpo é um espaço de exercício do poder e do conflito. É um objeto de disputa entre o indivíduo que o é inerente e do outro, que o considera seu superior. Do controle do corpo, nascem as marcas que acabam tocando cada indivíduo e ele, ao olhar seu congênere, percebe e se identifica. Do controle do corpo, há a possibilidade de os indivíduos agirem mais do que um, eles constroem o espírito coletivo de um corpo só.

O poema acima, de autoria de Henrique Fernandes e publicado no jornal *Quo Vadis*, em 8 de março de 1903¹⁶² é particularmente interessante a este capítulo por uma razão: o marinheiro tem um sentido de existir, uma razão de ser. Ele deve esquecer a dor, o desespero, ou seja, seus próprios instintos, em prol de uma causa que é maior do que o próprio indivíduo: a conquista dos mares, o ofício de marujo. Essa perspectiva que relaciona o ser ao devir, numa concepção deontológica, pressupõe que há um sentido maior ao ser marinheiro que é indiferente às particularidades de cada marinha ou das águas que é destinada a defender ou conquistar. Pelo menos em tese é essa consciência que parece permear na realidade humana dos militares aqui trabalhados o sentido de modernizar embarcações, mudar indivíduos e manter em funcionamento a força naval.

O objetivo do presente capítulo é analisar de que forma essa consciência do que se deve ser enquanto marinheiro influenciou ou construiu relações próprias na Amazônia em particular e em relação ao Brasil como um todo. Desde os primeiros passos desta pesquisa, percebi uma dificuldade em atingir realidades mais humanas da ideia de modernização que analisei a partir dos navios de guerra da Marinha no final do século XIX e início do XX, tendo em vista que a documentação levantada – e bastante volumosa – dá conta muito mais dessas aspirações que do cotidiano. Foi nesse sentido que optei por pensar no corpo como o espaço de reflexão para o cotidiano: obviamente, o corpo existe a todo momento enquanto o indivíduo está vivo, mas quando observei que ele poderia ser também um espaço de modernização ou de problemas a um projeto de modernização, investi a atenção e captei elementos que julgo essenciais para o tema proposto nesta dissertação.

Ao trabalhar o corpo, associei os ofícios realizados pelos militares especialmente na Amazônia, bem como as relações e os vínculos construídos entre eles, especialmente no tocante ao espírito militar ou, de um modo mais geral, um espírito de corpo, que os apresentarei como sendo relativamente distintos. Também correlacionei com a saúde, a preocupação e os problemas ocorridos no corpo dos marinheiros por compreender que, em ambas as ideias – espírito de corpo e saúde x doença -, é possível observar traços de

¹⁶² Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Amazonas / Quo Vadis: orgam de interesses populares / 1903 / Edição 87.

identificação entre os indivíduos e, portanto, atingir uma dimensão da sociedade com maior capacidade analítica.

Metodologicamente, trabalhei mais com ausências do que com informações diretas: a maior parte das fontes utilizadas foi produzida pela própria Marinha então ou apenas trata genericamente os temas de interesse da instituição ou de dados gerais. A partir do contato entre eles e do cruzamento com jornais, pude traçar possibilidades de entendimento para o cotidiano desses marujos na Amazônia.

3.1 Dos ofícios aos corpos, dos indivíduos ao espírito de corpo

Na noite do dia 21 de janeiro de 1906, o encouraçado Aquidabã explodiu partindo-se em pedaços na baía de Jacuecanga (Rio de Janeiro), onde estava acompanhado pelo encouraçado Barroso e, alguns quilômetros de distância, pelo cruzador Tiradentes. Em poucos minutos, a embarcação partiu-se em pedaços e centenas de pessoas que nele estavam morreram (cerca de 200 tripulantes e um civil). Não é meu intuito discutir as causas do acidente ou os eventos que se seguiram na cidade do Rio de Janeiro, mas um evento particular que chamou minha atenção sobre o cotidiano na Marinha de Guerra.

Nos dias que seguiram, equipes buscaram os cadáveres que ficaram presos nos destroços do navio, utilizando mergulhadores. Muitas das lanchas usadas tinham repórteres embarcados que cobriam os trabalhos. No dia 6 de fevereiro, um repórter do jornal Correio da Manhã acompanhava uma equipe e um mergulhador descera a um dos compartimentos do Aquidabã. Após abrir a escotilha, um corpo fora ejetado do local, indo até a superfície, sendo descrito como:

Estava nu completamente. A carne despida da epiderme, mostrava-se branca, da alvurado algodão, untada de uma camada gelatinosa. No crânio, nenhum fio de cabelo. Ou por efeito da terrível explosão ou devido á voracidade dos peixes, o cadáver apresentava-se medonhamente mutilado. Faltava-lhe toda a perna esquerda, até o quadril e a perna direita estava em parte descarnada até o osso!¹⁶³

Seguindo, eles procuraram por uma marca distintiva no cadáver, o qual uma das pessoas a bordo afirmou ser de um oficial:

“- Por que? Perguntamos.
- Não só porque tem os dentes chumbados a ouro, o que é raríssimo nos nossos marinheiros, como pela delicadeza das suas mãos. Repare como são bem feitas. Nenhum callo, dedos finos e alongados, unhas bem tratadas.
Não emitti opinião. De resto, o homem bem podia ter razão”.¹⁶⁴

¹⁶³ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Correio da Manhã / 1906 / Ed. 1.670 / 6 de fevereiro.

¹⁶⁴ Idem.

Considero de fundamental importância e excerto por conta da descrição das mãos do cadáver. O indivíduo que afirmara tratar-se das mãos de um oficial pelas características como delicadeza e estética, embora anônimo, é dotado de uma consciência interessante sobre o universo social da Marinha: se as mãos de um oficial eram belas e delicadas, considerando tal categoria, é presumível que, na mesma linha de raciocínio, as mãos de um marinheiro fossem rudes e feias. Se os dedos de um eram finos e alongados, do outro deveriam ser grossos e curtos. De uma maneira sutil, há a consciência de dois universos – dos oficiais e dos praças/marinheiros – que não são distintos apenas pelas atribuições, mas porque as mãos de um e de outro também o são: a vida militar ou pelo menos o pertencimento a um ou outro círculo tinha marcas no próprio corpo dos militares.

A perspectiva, semelhante à proposta de Foucault acerca da biopolítica, onde em um dado momento a partir do século XVIII, o poder passou a dirigir-se ao corpo das pessoas, punindo menos, mas vigiando e controlando mais, é ainda mais interessante se tratando das mãos, já que são a parte do corpo mais frequentemente associada aos afazeres, ao trabalho. As mãos de um oficial eram delicadas porque seu ofício as preservavam, enquanto que as mãos de um marinheiro deveriam ser rudes porque seus afazeres as machucavam. Compreendo que as marcas das mãos são, assim, marcas de identidade entre esses grupos militares, já que ser oficial ou marinheiro poderia implicar em ter corpos diferentes. Discorrerei a seguir sobre cada um desses grupos e as possibilidades de vislumbrar essas identidades e os laços entre eles.

Ser oficial de Marinha implicava, inicialmente, em distinguir os círculos hierárquicos aos quais eles pertenciam: dos guardas-marinha ao almirante, o oficialato compunha-se de círculos de oficiais subalternos (guarda-marinha, segundo e primeiro tenente), intermediários (capitão-tenente), superiores (capitão de corveta, a partir de 1905, capitão de fragata e capitão de mar e guerra) e generais ou almirantes (contra-almirante, vice-almirante e almirante). Havia um grupo intermediário entre praças e oficiais, os oficiais-inferiores, compostos pelos sargentos (segundo-sargento, primeiro-sargento e sargento-ajudante) que, embora fossem assim designados, cumpriam funções mais próximas aos praças, por isso, não os considerarei parte do oficialato.

Os oficiais, de um modo geral, estavam agrupados em: Corpo da Armada, para os comandantes, imediatos e responsáveis por embarcações e estabelecimentos, além do próprio ministro; Corpo de Saúde Naval, para os cirurgiões e farmacêuticos; Corpo de Fazenda / Corpo de Comissários Navais, para os comissários responsáveis pela escrituração e supervisão dos bens da Marinha; Corpo de Engenheiros Navais, para os responsáveis pela

supervisão e projeto de obras, construções e reparos dos navios e dos prédios e Corpo de Maquinistas Navais / Corpo de Engenheiros-Maquinistas, para os responsáveis pela operação e reparo das máquinas das embarcações.

No caso dos oficiais do Corpo da Armada e de Maquinistas, era necessário passar por um período de formação na Escola Naval, enquanto que os demais entravam na instituição por concurso, sem, no entanto, haver um período de adaptação ou estudo específico. O trabalho dos oficiais, ainda que distinto pelas atribuições, encontrava dois aspectos em comum: o comando e a intelectualidade. Os oficiais assumiam para si a ideia de um trabalho intelectual, ligado à ciência e às letras e que, no caso combatente, respondia pela análise apurada e minuciosa de táticas e estratégias navais.

É interessante assim notar que mesmo no combate, o oficial de Marinha guardava uma identidade militar diferente das do Exército. Quando Castro propusera a ideia do espírito militar na AMAN em seu trabalho de campo para o mestrado na década de 1990¹⁶⁵, percebera que a identidade militar perpassa em primeiro plano a oposição à uma identidade civil ou paisana e em segundo plano, aos atributos combatentes das armas que compõem o Exército. No caso da Marinha, a primeira questão é pouco ou nada perceptível na documentação que analisei e mesmo as disputas entre combatentes e não-combatentes não são visíveis nem de maneira indireta, entretanto, no período aqui analisado, a expressão espírito militar já existia e era carregada de significados, creio, diferentes daqueles avaliados pelo autor¹⁶⁶.

Utilizei o mecanismo de buscas da Hemeroteca Digital Brasileira para delinear a frequência a qual a expressão era utilizada na Revista Marítima Brasileira e passei à análise dos significados que ela carregava nas edições. A primeira vez que tal expressão foi utilizada no periódico foi na edição 3, de 1882, e até 1918, ela foi utilizada 50 vezes, tendo um artigo em especial grande importância para o presente trabalho.

Em 1913, a Revista publicou uma tradução de Augusto Vinhaes de uma série de palestras do capitão-tenente Blot para a Revue Maritime, revista equivalente da marinha francesa, intitulado O Espírito Militar na Marinha¹⁶⁷. No artigo, a expressão ganha contornos de uma consciência de dever ser. Para o autor, o oficial deveria assumir o papel de um pai, punindo, dando o rumo adequado à condução da segurança pela Marinha e recompensando atos considerados corretos. Outro aspecto atribuído ao espírito militar é uma espécie de

¹⁶⁵ CASTRO, Celso. **O Espírito Militar**: um antropólogo na caserna. Rio de Janeiro: Jorge Zahar editor, 2005.

¹⁶⁶ Para uma discussão sobre o tema, Vd. NUNES PEREIRA, Pablo. **Considerações sobre o Espírito Militar na Marinha (final do século XIX e início do XX)**. Trabalho de Conclusão de Curso. Especialização em História do Brasil. Rio de Janeiro, Universidade Cândido Mendes, 2016.

¹⁶⁷ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1913 / Edição 67 / O Espírito Militar na Marinha, p. 517-525.

ousadia e fibra diante do combate. A máxima de que o comandante deve tombar com a embarcação era ressaltada e citados dois casos para ilustrar: no primeiro, acerca de um navio de guerra que afundara e, dentre os mortos, o único corpo encontrado ainda com o uniforme foi o do comandante, pois enquanto todos tiraram parte para nadar, ele ficara na embarcação; o segundo fora a batalha de Copenhague, quando Nelson, desobedecendo a ordem do almirante Parker para recuar, permaneceu com o cerco aos navios dinamarqueses, conseguindo a vitória, que é apontada como símbolo do espírito militar, ou seja, da percepção que um oficial deveria ter.

Considero interessante essa perspectiva do espírito militar enquanto consciência de dever porque ela se enquadra em grande medida na visão da deontologia de Bentham analisada por Foucault na mudança do paradigma jurídico e do sistema punitivo da sociedade europeia a partir do século XVIII. Para Foucault, no ideário de civilização construído pelo iluminismo, a forma pela qual o Estado deveria punir entrou em crise. Desde a antiguidade, a punição teria um caráter compensatório, isto é, assim como previsto na Lei de Talião e no Código de Hamurabi, um dano causado deveria ser reparado por outro. Com o advento do pensamento iluminista, sobretudo contratualista, o fato do contrato social ceder o monopólio de uso da força e da violência ao Estado muda a percepção do crime, que deixara de ser entre indivíduos ou grupos e passou a ser contra o próprio contrato, assim, o Estado deveria agir em todos os crimes. A punição que passou a ser mais utilizada, a prisão, se tornou o símbolo não apenas da compensação, mas como um espaço para dividir os criminosos dos não-criminosos, possibilitando a ascensão do ser ou não ser criminoso e da mesma forma, do ser ou dever ser social¹⁶⁸.

Bentham foi um dos principais teóricos desse momento, propondo, como modelo ideal de prisão, o panóptico, isto é, um prédio cilíndrico onde cada cela era disposta na periferia do círculo formado em cada andar e o prédio central deveria constar a segurança, de modo que o centro pudesse observar todos os presos, mas estes, apenas o próprio centro. A ideia da observação constante se tornou um símbolo da vigilância, que pressupunha a punição não apenas ao crime em seu sentido concreto, mas sobretudo em sentido virtual. Se vigia para se evitar que a transgressão ocorra.

A visão paternal aliada a um sentimento de responsabilidade que os oficiais deveriam ter no artigo associa exatamente o caráter vigilante do oficial sobre os seus subordinados: a deontologia do espírito militar pressupunha a responsabilidade sobre os meios pelos quais o

¹⁶⁸ FOUCAULT, Michel. Conferência 4. In. **As verdades e as formas jurídicas**. 3. Ed. Trad. Roberto Cabral de Melo Machado. Rio de Janeiro: Nau, 2003, p. 79-102.

país poderia se defender, em análise estrita, no caso de uma ameaça e, em sentido amplo, os meios pelos quais o controle do mar poderia garantir o desenvolvimento e o progresso do país. A noção de vigilância, entretanto, não seria fechada aos subordinados apenas, pois a responsabilidade e a honra que um oficial deveria ter também implicava na vigilância ou no policiamento de si mesmo.

Essa perspectiva de espírito militar associado a um dever ser vigilante parece ter acompanhado o desenvolvimento tecnológico dos navios de guerra. Conforme já colocado anteriormente, o navio a vapor transferiu seu armamento das laterais dos vasos de guerra para o convés das belonaves, ampliando sua capacidade balística, mas assim como os grandes canhões passaram à porção superior, o centro de comando das embarcações também assim o fizeram e em praticamente todos os grandes navios de batalha construídos a partir do final do século XIX, essa porção – o passadiço ou torre de comando – se tornou o ponto mais alto dos navios de guerra, como se pode perceber nas seguintes imagens:

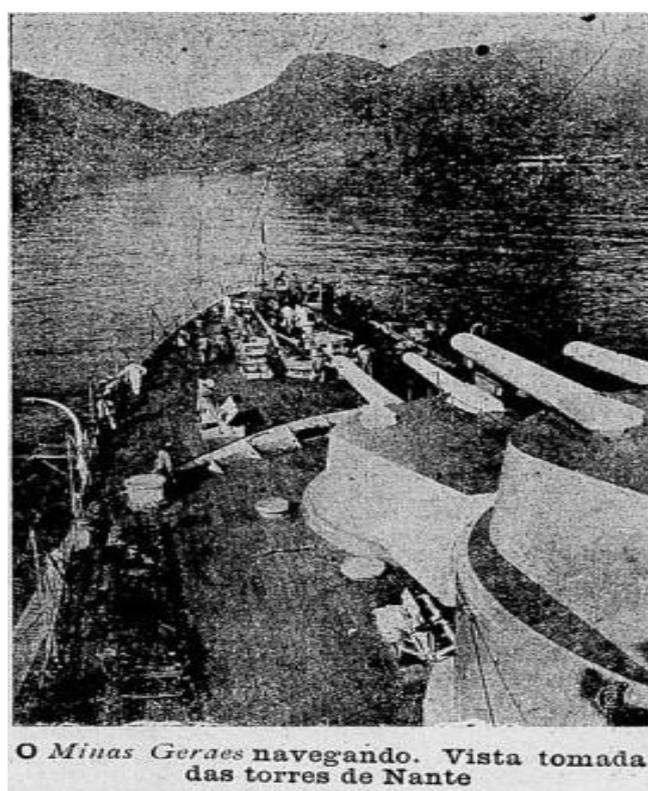


Figura 10 – Vista de vante do encouraçado Minas Geraes a partir do Passadiço. Jornal O Paiz, 20 de abril de 1910.



Figura 11 Vista do passadiço do encouraçado Minas Gerais. Idem.

No passadiço das embarcações de guerra, serviam os oficiais que compunham o estado-maior do navio, e dele partiam todas as ordens. Um ponto interessante, entretanto, é que assim como a vista da ponte de comando permitia um olhar sobre todos os entornos do navio, ela também permitia a observação ao convés do navio, além dele ficar no centro ou próximo, o que significa que o passadiço, enquanto lugar principal de trabalho dos oficiais do corpo da armada, era também o local privilegiado para se observar e controlar toda a tripulação.

Nos navios da Flotilha do Amazonas, pelo menos duas grandes problemáticas se impõem.

Em primeiro lugar, a maior parte dos navios que serviu estritamente na região amazônica, como as canhoneiras Guarany, Traripe, Acre, Amapá, Juruá e Missões e os avisos Teffé, Tocantins, Jutahy e Juruena, as dimensões menores e o tamanho de sua tripulação (cerca de 62 para as canhoneiras e entre 20 e 30 para os avisos) certamente aproximava o convívio entre o estado-maior e os praças, o que implicava, entretanto, em maior controle, mesmo porque a movimentação do oficialato durante o período foi considerável (em parte, devido às doenças que tratarei adiante).

Em segundo lugar, dada a quantidade de tripulantes, os navios eram frequentemente comandados por oficiais subalternos, ou seja, tenentes. Nos meios de guerra da Amazônia, os tenentes assumiam papel de superiores. Da mesma forma, o comissário responsável pela

Flotilha, o capitão do porto do Pará e do Amazonas, o comandante das Escolas de Aprendizes e os médicos eram, em muitos momentos, tenentes, que deveriam, na composição comum da esquadra, assumir papéis que teoricamente estariam dentro de suas atribuições, mas cuja responsabilidade era a de comandar a força naval na região amazônica. A identidade militar dos oficiais na Amazônia implicava, além das mãos delicadas marcadas pelo ideário do intelecto e do dever, em grande medida, em um poder proporcionalmente maior aos jovens oficiais que no Rio de Janeiro.

Uma perspectiva interessante é a visão do acidente do Aquidabã do segundo-tenente Armando Roxo, o único sobrevivente que se salvou praticamente ileso ao acidente. No momento da explosão, ele dormia no passadiço e relatara que a explosão não foi precedida de uma grande explosão e sim de um som pequeno (provavelmente por ele estar distante do local). O mais interessante sobre o relato de Roxo é a descrição sobre o comportamento do comandante da embarcação, ressaltando seus feitos heroicos e endossando a perspectiva do espírito militar conforme construída no artigo de 1913:

[...] Mas se o seu desejo não fosse salvar o maior numero de pessoas possível, teria tempo de salvar-se. Era, entretanto, um ilustre, um valente homem do mar. Para ele, o dever acima de tudo. Muitas vezes conversei com ele e bem lhe sabia o character. Só se salvaria, sendo o ultimo a sahir do navio¹⁶⁹

No mesmo 24 de janeiro de 1906, o cabo de foguistas Antonio Pere Vasconcelos foi entrevistado pelo Jornal do Brasil acerca da tragédia do Aquidabã juntamente com outro foguista não identificado:

- Onde foi a explosão? Ouvimos dizer que foi de ré para vante, só escapando uma pequena parte da prôa.
- Não senhor, a explosão foi toda a ré. Se ella tivesse sido a vante, nenhum de nós estaria aqui, não escaparia ninguém, porque todos os foguistas se acham a vante.
- E que lhe parece ter causado a explosão?
- Eu acho que ella se deu por causa da electricidade, concorrendo com outras circunstâncias. No paiol já haviam ocasiões que o calor era de quase 50 graus. Ora por cima do paiol de ré, estavam as machinas electricas e entravam as caldeiras a ré e as machinas a vante. Assim, o senhor vê, que com uma cousa [...] era possível a explosão. Parece-me que a electricidade é que complicou tudo: pois havia muita pólvora cordite no paiol e ouvia sempre dizer que ella com qualquer cousa se inflamava¹⁷⁰

A visão de Vasconcelos é emblemática para problematizar essa perspectiva que associa o oficialato à inteligência e ao conhecimento. A sua fala não apenas demonstra um conhecimento considerável acerca do funcionamento interno da embarcação (o que não necessariamente era sua atribuição) como de todos os relatos que li, fora o mais próximo da

¹⁶⁹ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Gazeta de Notícias / 1906 / Edição 24.

¹⁷⁰ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Jornal do Brasil / 1906 / Edição 24. Grifos meus entre colchetes.

conclusão do relatório técnico produzido meses depois, após perícias e estudos, pelo ministério da Marinha, ainda que parte de sua resposta levasse em conta o que “ouvia sempre dizer”. A situação é emblemática ainda pelas motivações que levaram à revolta dos marujos de 1910. Segundo Almeida, uma das motivações que levava João Cândido a liderar a revolta foi justamente o tratamento recebido por parte dos oficiais, tendo em vista que os marinheiros viajavam igualmente, aprendiam inglês e sabiam operar o navio de guerra mais moderno do mundo àquela altura, mas ainda estavam sujeitos às punições com chibata.

Os marinheiros estavam sujeitos a relações diferentes das dos oficiais. Como mencionei, as mãos de um marinheiro deveriam ser rudes, seus dedos grossos e curtos eram o símbolo do trabalho manual, pesado e desgastante. O corpo dos marinheiros deveria ser marcado, a nível físico, pelos calos e a nível sistemático, pelas punições que estava, sujeitos. Os marinheiros não eram concebidos para punir, apenas para receber ordens e eventualmente, as punições, isso pensando a nível estritamente hierárquico e que, logicamente, não condiz em sua totalidade a uma vida humana.

Os grumetes, cabos e marinheiros, praças por excelência estavam distribuídos entre o Corpo de Marinheiros Nacionais, maior porção do efetivo da Marinha, devendo realizar as mais diversas funções nas embarcações e estabelecimentos, podendo ainda se especializar nas Escolas Profissionais criadas a partir de 1905, como torpedistas, timoneiros, artilheiros, mergulhadores e foguistas; Corpo de Infantaria de Marinha / Batalhão Naval, sendo a única porção da força naval que tinha soldados e que até o período estudado, era composto apenas por praças, mas na atualidade, compõe o Corpo de Fuzileiros Navais, destinados sobretudo à guarda dos estabelecimentos da Marinha; havia uma grande quantidade de foguistas, sendo boa parte contratados, cuja função principal era alimentar as caldeiras das embarcações, além de grumetes alunos espalhados nas Escolas de Aprendizes-Marinheiros pelo país e em algumas embarcações antes da promoção a marinheiro 2ª classe.

Os sargentos cumpriam funções intermediárias entre praças e oficiais, sendo que em poucos casos, havia acesso ao oficialato, como é o caso do Corpo de Maquinistas Navais, cujo início da carreira se dava na patente de primeiro-sargento e havia seguimento pelo oficialato (que compunha a maior parte da carreira). Estavam distribuídos em Corpo de Enfermeiros Navais e Corpo de Fiéis da Armada, ambos transformados em quadros anexos ao Corpo de Saúde e de Comissários a partir de 1907; Corpo de Artífices-Militares, Corpo de Escreventes da Armada e Corpo de Mecânicos Navais, todos convertidos em quadros do Corpo de Suboficiais a partir de 1913.

É importante pontuar, retomando as ideias de Mahan, que a modernidade dos vapores fez com que os marinheiros se dedicassem estritamente aos cuidados do navio, e não necessariamente se engajar com armamentos no campo de batalha. Acerca disso, farei duas considerações. Se a princípio o raciocínio de Mahan está correto, é importante deixar claro que os marinheiros manuseavam armas de fogo e havia muitas delas embarcadas, mas elas não serviam para o combate direto e sim para defesa deles e da própria embarcação em situações específicas. Por outro lado, retomando a ideia do espírito militar de Castro, grande parte da identidade militar é a operacionalidade, ou seja, a presença no campo de batalha. Uma vez que a participação dos marinheiros era teoricamente restrita a operar e manter o navio, este sim o meio de guerra, então os laços de identidade e de relações se davam não pelos exercícios de combate, mas pelos ofícios cotidianos. Compreendo que não se tratava de um espírito militar propriamente dito entre os marinheiros ou praças, mas um espírito de corpo ligado ao cotidiano, isto é, enquanto o número reduzido de oficiais construía uma identidade de ser oficial pelo dever inerente à sua função, os marinheiros conviviam e se identificavam especialmente pelos ofícios que realizavam todos os dias e que, evidentemente, marcavam suas mãos e seus corpos. A seguir, tratarei desses ofícios cotidianos de dois locais específicos, da Marinha na Amazônia: o Arsenal de Marinha do Pará e as embarcações da Flotilha do Amazonas, especificamente, a canhoneira Guarany.

O Arsenal de Marinha do Pará tinha por principal atribuição o reparo de navios de guerra, no entanto, suas instalações também serviram para a Escola de Aprendizes-Marinheiros do Pará, Escola de Marinha Mercante do Pará, Capitania do Porto e a Enfermaria do Pará. Na parte específica para as embarcações, havia as diretorias de construção naval e de oficinas de máquinas. Nas obras, trabalhavam operários contratados e artífices calafates, caldeireiros de ferro e cobre, armeiros e serralheiros. As obras realizadas pelo Arsenal são fontes interessantes para a discussão sobre o corpo e os ofícios praticados por operários e artífices. A seguir, apresento as obras realizadas pela diretoria de máquinas durante o ano de 1891 para análise:

Número	Obra	Mão-de-obra
1	Consertos na lancha n. 1 da Flotilha do Amazonas	2:135\$500
2	Consertos na alverenga Itapurú	1:217\$000
3	Consertos de dois barriletes e ferragens da prensa de um banco da casa do risco	12\$000

4	Feitura das ferragens de três bancos de madeira com prensa da oficina de modelador	21\$000
5	Consertos da lancha a vapor Quinze de Novembro	7:682\$500
6	Feitura de duzentas arruelas para a canhoneira Traripe	96\$500
7	Feitura de um fogão com depósito de água para a casa do inspetor	211\$000
8	Consertos do encanamento de água da escola de aprendizes-marinheiros	36\$000
9	Consertos na máquina e caldeira da canhoneira Cabedello	2:959\$000
10	Consertos em quatro serras de fita da oficina de construção naval	16\$500
11	Consertos de uma boia de arinque da canhoneira Cabedello	14\$500
12	Feitura de vinte caixas de ferro fundido para a oficina de fundição	761\$500
13	Feitura de um suporte para a artilharia da canhoneira Cabedello	162\$000
14	Feitura de um novo portão e ferragens do pau da bandeira do Arsenal	155\$000
15	Consertos das aldabras dos redutos de ré e vante da canhoneira Cabedello	128\$000
16	Conserto dos tanques de algravios das forjas da oficina de forjas	47\$000
17	Feitura de um sepo para o ferro da canhoneira Cabedello	103\$000
18	Feitura de quatro estropos de correntes para os escaleres da canhoneira Guarany	41\$000
19	Desmante das lanchas a vapor 3 e 7 da Flotilha do Amazonas	300\$500
20	Feitura de seis maços de ferro calçado e de dpos desamuadores, ambos de aço	71\$000
21	Feitura de diversas ferramentas para a lancha 1 da Flotilha	28\$500
22	Feitura de diversas ferramentas para a oficina de máquinas	498\$500

23	Feitura de diversas ferramentas para a construção do patacho Guajará	111\$261
24	Conserto de vinte e quatro carabinas da canhoneira Cabedello	108\$000
25	Descravar quinze manilhas das amarras da barca-farol Canal de Bragança	27\$500
26	Cravar as ponteiras de metal das bainhas de 13 reflés da escola de aprendizes-marinheiros	7\$000
27	Conserto da bomba real da barca-farol Canal de Bragança	27\$500
28	Conserto de oito cofres de cobre do almoxarifado	1\$600
29	Conserto das lanternas das bitaculas da barca-farol Canal de Bragança	23\$500
30	Conserto de duas lâmpadas de metal do almoxarifado	6\$500
31	Feitura de duas chaleiras de folha para a barca-farol Canal de Bragança	4\$000
32	Feitura de uma caixa e eixo de rebole para a oficina de fundição	70\$500
33	Conserto de três carros de mão da oficina de carapinas	20\$500
34	Feitura de diversas obras para a canhoneira Guarany	183\$000
35	Conserto da balieira de quatro remos a cargo da patromoria	334\$500
36	Obras e encanamento da latrina da casa do porteiro	35\$500
37	Feitura de diversas ferramentas para a oficina de fundição	41\$000
38	Feitura de cavilhas com porcas para o telheiro do patacho Guajará	345\$000
39	Feitura de doze pesos de chumbo para a sala de desenho de construções navais	47\$000
40	Feitura de vinte e quatro cabos para limas da oficina de caldeireiro de ferro	16\$500
41	Conserto do escaler do patacho Restaurador	29\$000
42	Conserto da canoa do serviço da inspeção	70\$500

43	Conserto da máquina locomóvel, transmissão e aparelhos mecânicos da oficina de construção naval	978\$000
44	Conserto da alvarenga Tuyuty	14:747\$000
45	Feitura de quatro bocais para mangueiras da canhoneira Cabedello	39\$500
46	Feitura de diversas ferramentas para a oficina de caldeireiro de ferro	239\$500
47	Conserto das camas de ferro da enfermaria de Marinha	49\$500
48	Feitura das ferragens para o escaler da escola de aprendizes-marinheiros	141\$000
49	Consertos da lancha a vapor Lavigne	48\$500
50	Conserto de um condensador do cruzador Guanabara	143\$500
51	Feitura das ferragens do leme da balieira a cargo da patromoria	23\$000
52	Conserto de um trequibal do serviço do arsenal	118\$500
53	Conserto do destilador do cruzador Guanabara	176\$000
54	Conserto do escaler de doze remos do cruzador Guanabara	38\$000
55	Feitura da tampa de cilindro e bronze da manivela da lancha Quinze de Novembro	247\$000
56	Feitura de duas almotolias para a oficina de ferreiros	6\$000
57	Feitura das ferragens de duas carretas de duas metralhadoras	21\$000
58	Feitura das ferragens indispensáveis para a mudança da oficina de máquinas	703\$000
59	Conserto das armas Richards da escola de aprendizes-marinheiros	174\$500
60	Feitura de 340 ganchos para as chapas do pessoal artístico deste arsenal	46\$500
61	Substituição de 4 êmbolos com parafusos das centrífugas da canhoneira Guarany	221\$000
62	Feitura das ferragens para o escaler de oito remos da canhoneira Guarany	144\$500

63	Conserto de quatro ventiladores metálicos da canhoneira Guarany	65\$000
64	Feitura das modificações nos avisos Teffé, Tocantins, Juruema e Jutahy	7:415\$000
65	Feitura dos reparos na máquina da lancha Quinze de Novembro	912\$500
66	Conserto na máquina de furar da oficina de máquinas	11\$000
67	Feitura de 4 êmbolos e seus acessórios da máquina da canhoneira Guarany	143\$500
68	Conserto de seis molas e seis bombas dos faróis da barca Canal de Bragança	48\$000
69	Colocar fechaduras nos móveis e portas da enfermaria	169\$500
70	Feitura de cem cofres de cobre para pólvora	1:895\$000
71	Conserto da máquina e caldeira da canhoneira Braconnot	3:868\$000
72	Colocação de uma latrina na secretaria da inspeção	36\$000
73	Conserto de dois traquibais a cargo da patromoria	40\$500
74	Feitura das forragens para o iate Guarany	30\$000
75	Conserto de um escaler de quatro remos a cargo da patromoria	140\$000
76	Conserto da latrina da enfermaria de Marinha	34\$000
77	Conserto e colocação de uma torneira num depósito de óleo da barca Canal de Bragança	13\$000
78	Feitura de diversos consertos no edifício da escola de aprendizes-marinheiros	53\$500
79	Conserto das avarias causadas na canhoneira Cabedello pela lancha Rio Acará	221\$500
80	Feitura de pernas de bancos e carteiras da escola de aprendizes-marinheiros	463\$000
81	Na travação dos dentes das serras circulares da oficina de construção naval	153\$000
82	Conserto dos balaústres e meia laranja da praça d'armas da canhoneira Braconnot	119\$500

83	Conserto de três faróis da lancha Quinze de Novembro	9\$000
84	Conserto de dois fogões da canhoneira Braconnot	75\$000
85	Colocação de uma torneira no encanamento de água da casa do inspetor	7\$000
86	Feitura de diversas obras para a patromoria	21\$500
87	Conserto do cruzador Caçador	1:566\$500
88	Feitura de uma hélice de sobressalente para a lancha Quinze de Novembro	233\$500
89	Conserto de um escaler de quatro remos da canhoneira Cabedello	74\$500
90	Auxílio à diretoria de construções navais nos consertos da canhoneira Braconnot	377\$000
91	Feitura de quatro torradores para os avisos fluviais	9\$000
92	Mudança do dormitório da escola de aprendizes-marinheiros	33\$000
93	Conserto de três lâmpadas para faróis do almoxarifado	17\$500
94	Feitura de uma chapa de bronze para a escada do portaló B. B. da canhoneira Cabedello	19\$500
95	Conserto das fechaduras dos paióis dos avisos fluviais	13\$000
96	Auxílio nas ferragens de seis bancos de pinho da canhoneira Guarany	57\$500
97	Auxílio nos consertos de uma mesa e um armário do almoxarifado	10\$000
98	Auxílio na colocação do convés da alvarenga Tuyuty	303\$000
99	Conserto do aparelho de suspensão da agulha do passadiço e bitácula da canhoneira Braconnot	20\$500
100	Conserto dos faróis e três bomba do patacho Restaurador	14\$500
101	Auxílio nas ferragens de uma golilha para a canhoneira Cabedello	15\$000
102	Conserto do bolinete do aviso Jutahy	121\$500

103	Feitura de quatro baldes de ferro e uma medida de cem quilos para a canhoneira Braconnot	28\$000
104	Feitura de duas tenzes para a oficina de fundição	107\$500
105	Conserto de dezesseis armas do almoxarifado	99\$000
106	Conserto da lancha Tapuya	67\$500
107	Feitura de diversas obras para o aviso Juruema	103\$500
108	Feitura de vinte e quatro válvulas de borracha para a canhoneira Cabedello	10\$500
109	Conserto de duas mesas e dois bancos da guarnição da canhoneira Cabedello	29\$500
110	Conserto do soalho da casa das bobas	16\$000
111	Conserto de um lampeão, seis castiçais, quatro lanternas e um farol da canhoneira Cabedello	15\$500
112	Feitura de três bombas de folha para o almoxarifado	24\$000
113	Feitura de vinte e oito medidas de secos e líquidos para os avisos	20\$000
114	Conserto das peças do aparelho de luz do farol de Salinas e feitura de uma almotolia para o mesmo	35\$000
115	Conserto das calhas da escola de aprendizes-marinheiros	17\$000
116	Feitura de duas almotolias com bico para a canhoneira Cabedello	6\$000
117	Feitura de um desamuador, uma marreta e dois toca-pinos para a barca-farol Canal de Bragança	11\$500
118	Conserto da serra circular da oficina de construção naval	13\$000
119	Conserto da máquina de prensar e cortar	60\$000

Tabela 34 Obras realizadas pela Diretoria de Máquinas do Arsenal de Marinha do Pará, 1891.

Optei por demonstrar as obras realizadas pela Diretoria de Máquinas por detalhar maior número de trabalhos realizados em relação às outras. Mantive o valor da mão de obra ao lado porque a remuneração dos operários era composta por uma gratificação e pelo jornal

conforme sua classe ou a mestrança composta pelos sargentos. No mesmo ano, no Arsenal do Rio de Janeiro, a gratificação e o respectivo jornal eram: 1\$200 e 1\$300, para um operário 5ª classe; 1\$400 e 1\$600, para 4ª classe; 1\$500 e 2\$000, para 3ª classe; 1\$700 e 2\$300, para 2ª classe; 1\$900 e 2\$600, para 1ª classe; 2\$000 e 3\$000, para mandador (segundo-sargento); 3\$000 e 3\$500, para o contramestre (primeiro-sargento) e 3\$500 e 4\$500, para o mestre (sargento-ajudante)¹⁷¹ e não havia variações de acordo com o setor ao qual eram responsáveis, como o de toneleiros ou serralheiros. Portanto, dados os valores fixos, é possível presumir que quanto maior o custo de mão-de-obra, maior o número de pessoas empregadas.

Há várias categorias diferentes de obras, o que denota a presença de diversos saberes e proficiências diversificados. Todos os operários certamente possuíam calos nas mãos, mas eles eram provenientes do manuseio com instrumentos distintos, ou seja, cada conjunto diferente dessas categorias marcavam o corpo de uma forma diferente.

As obras de números 4, 14, 42, 43, 54, 75, 89, 96, 97 e 109 envolviam a presença de madeira. Os operários tinham domínio do corte com serras, polimento, marcenaria e provavelmente, os tipos de substância com maior e menor aderência a esse tipo de material, além do conhecimento da operação de máquinas como a prensa utilizada na obra 4. O manuseio da madeira nos trabalhos aqui tratados ainda é significativo por duas razões. Em primeiro lugar, ele denota conhecimento de marcenaria, já que a confecção de bancos, mesas e afins nas obras 4, 96, 97 e 109 assim o apontam, o que significa que os operários provavelmente tinham uma capacidade interessante de visualização de formas espaciais e desenho os quais eram necessários para a transformação de peças brutas em objetos e móveis úteis. Em segundo lugar, os operários reparavam e construía escaleres para as embarcações, como é o caso das obras 42, 43, 54, 75 e 89. Do ofício dos operários dependia não apenas detalhes essenciais do cotidiano, como as mesas as quais todos os militares faziam as refeições como os escaleres que permitiam a circulação de tripulantes entre uma embarcação com calado superior ao banco de areia das margens dos rios e a terra.

As obras de números 6, 10, 12, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 28, 30, 31, 32, 37, 47, 55, 60, 61, 68, 69, 70, 81, 94 e 95 referem-se ao manejo mais direto com metais propriamente ditos, como bronze, cobre, ferro, aço e alumínio. Como já tratado no capítulo 1, a composição das embarcações militares com esses metais representou possibilidades essenciais para o formato dos navios de guerra do final do XIX e início do XX. O conhecimento da metalurgia por parte dos operários do Arsenal era um critério importante para a existência de

¹⁷¹ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1891 / Edição 20 / Legislação Naval, p. 129.

embarcações modernas na região. Ponto interessante é que o domínio tanto com a madeira como o metal possibilitava ao Arsenal do Pará uma ampla capacidade de reparos em qualquer tipo de navio a princípio. Dominar o conserto de metais significava cortar chapas metálicas, fazer furos, curvar e dobrar, pregar e soldar. Além da importância do manejo com esses metais, chamo atenção especial às obras 47 e 78, respectivamente o conserto das camas e da latrina da enfermaria, o que remetem a importância dos operários para a manutenção dos serviços de saúde na Amazônia.

As obras 59 e 105 dizem respeito ao reparo de armas da escola de aprendizes e do almoxarifado. A primeira consideração sobre operários consertarem o armamento de fogo da Marinha é que para isso, eles certamente dominavam o funcionamento dessas armas, o que significa que todo operário que fosse capaz de tal obra, era também um soldado em potencial no caso de um colapso bélico no país.

Por fim, as obras 9, 50, 53, 65, 67 e 71 dizem respeito à maquinaria das embarcações. Sem o maquinário, as embarcações a vapor eram apenas obstáculos flutuantes. A velocidade, a capacidade de desviar de projéteis de artilharia e a pujança dos navios de guerra dependia de suas máquinas. O manejo nessa porção dos navios demandava conhecimentos específicos sobre a eletricidade, sobre os óleos utilizados nas engrenagens e a composição mecânica de suas peças. As grandes caldeiras eram fixas em trilhos e poderiam ser tiradas e transportadas em suportes com rodas e seus reparos demandavam uma grande quantidade de operários, além de um tempo considerável, podendo ser as obras mais longas realizadas no Arsenal, como por exemplo, o conserto nas máquinas do aviso Tocantins, que durou de 1 de março de 1899 a 12 de dezembro de 1900, a mais demorada do período¹⁷². Os consertos na maquinaria de embarcações reuniam, por excelência, a maior parte de saberes e ofícios por parte de operários, possuindo madeira, metal, óleos e sendo as mais longas atividades e com maior pessoal, eram também onde mais tinham contato quando trabalhavam.

As mãos de um operário eram calejadas, provavelmente tinham cicatrizes de serras e serrotes, furos de pregos, marcas de queimaduras das soldas e chapas quentes, talvez mutilações pelas grandes prensas e unhas quebradas ou ausentes pelos esmagamentos por martelos marretas e afins. Os operários do Arsenal de Marinha do Pará eram artífices militares, soldados em potencial e partes de uma indústria que buscava a autossuficiência da força naval no contexto de um país pouco industrializado para os fins da segurança. Com as mãos maltratadas e brutas, o conhecimento dos operários de Marinha é submerso na

¹⁷² Center for Research Libraries: Global Resources Network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Marinha / 1900 / Relatório do Arsenal de Marinha do Pará / número de ordem 3.

documentação, que exalta o intelecto do oficialato, enquanto os calos daquelas mãos garantiam a velocidade e o movimento das esquadras, a precisão e o funcionamento dos modernos sistemas de armas, as acomodações e o tratamento dos enfermos.

Nos navios de guerra, havia pelo menos três tipos diferentes de praças: os soldados do corpo de infantaria, os marinheiros e os foguistas. Esclareço que, além destes, havia sempre um grupo de taifeiros, compostos por despenseiros, criados e cozinheiros, mas em toda a documentação analisada, não encontrei indícios sobre formação militar deles, como ocorre atualmente, e com frequência, nos registros de bordo da canhoneira Guarany, eles eram contratados e dispensados, por isso, optei por não os analisar.

Os soldados do corpo de infantaria ou batalhão naval não compunham necessariamente a tripulação regular dos navios da Flotilha, mas frequentemente eram embarcados quando do desempenho de comissões. De um modo geral, o batalhão naval era o único corpo da Marinha que possuía soldados, o que implicava num processo de formação e convivência similar ao do Exército, entretanto, durante todo o período analisado, tendo como diferença principal a só existência de praças: o comando do batalhão naval era exercido por oficiais do corpo da armada. A proximidade com a força terrestre também se dava por via regimental: a organização do batalhão com o advento da República se deu pelo decreto 272, de 18 de março de 1890¹⁷³ instituiu a rotina dos quartéis, que no caso da Marinha eram fortalezas, regida pelo decreto 6.373, de 15 de novembro de 1876¹⁷⁴, o qual era direcionado para o Exército.

Em 1891, os praças do batalhão naval tiveram o sapato, semelhante ao utilizado por toda a Marinha, substituído por coturnos, sob o argumento destes serem “mais apropriados à classe militar”¹⁷⁵. A substituição é interessante porque provavelmente, os membros da infantaria eram a única porção da força naval a utilizar tal peça, sendo, portanto, um elemento distintivo daquela classe. A questão de ser “mais apropriado” certamente estava ligada a duas razões: em primeiro lugar, o coturno é um tipo de calçado mais resistente e, portanto, mais operacional em relação aos demais calçados; em segundo, os coturnos eram (e são) calçados de uso quase exclusivo de militares ou alguns profissionais mais ligados a atividades de

¹⁷³ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 272, de 18 de março de 1890 / Dá nova organização ao Batalhão Naval.

¹⁷⁴ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 6.373, de 15 de novembro de 1876 / Approva o regulamento para a disciplina e serviço interno dos corpos arregimentados do exército em quartéis fixos.

¹⁷⁵ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 596, de 17 de outubro de 1891 / Altera o plano de uniformes do batalhão naval.

campo e afins, portanto, é possível pensar na preservação de um elemento distintivo em relação aos civis.

O fato de apenas os infantes de marinha utilizarem coturnos poderia relevar, assim, que apenas eles eram envolvidos pela ideia de operacionalidade construída pela força terrestre assim como Castro percebeu em sua pesquisa de campo, entretanto, o fato de não haver oficiais formados para o batalhão no período indica que não deve ter sido construído o mesmo sentido de dever específico ligado a essa operacionalidade na Marinha. Ser operacional significa, nesse caso, não a ótica deontológica complexa, mas a possibilidade de efetivamente, morrer em combate, já que, em tese, os soldados do corpo de infantaria eram os únicos que deveriam combater, os únicos cujo corpo poderia ser perfurado por disparos na guerra ou em paz, como guardas de todas as instituições da força.

Como já mencionei, não haviam quartéis propriamente ditos na Marinha, os soldados do corpo serviam em fortalezas, como a de Santa Cruz e de Villegagnon, mas na Amazônia, em especial, não havia nenhuma, então os infantes eram divididos em companhias e distribuídos tanto no comando da Flotilha, como em alguns navios e no Arsenal de Marinha, assim, as rotinas previstas no decreto 6.373 deveriam ser adaptadas às rotinas desses estabelecimentos. É possível inferir, assim, que eles não exercessem todas as obrigações previstas porque os marinheiros da Flotilha ou do Arsenal já o fariam, exceto na existência de alojamentos específicos para essas companhias de soldados.

Por lei, apenas cabos e sargentos eram obrigados a saber ler e contar, e por isso, desempenhavam as atividades de supervisão da rotina nos quartéis e companhias. Aos sargentos, eram atribuídos a vigilância aos soldados, não permitindo que estes “joguem, nem se embriaguem ou façam desordem, devendo reprimir e pôr a termo toda e qualquer irregularidade, logo que a observarem, dando parte a seu official [...]”¹⁷⁶, ainda escriturar todos os bens, designar o rancho, observar as habilidades de cada soldado, indicar suspeitas de doentes para tratamento. Os primeiros-sargentos tratavam especificamente dos livros mestre, de escalas, ordens do dia, detalhamento dos serviços, mapas diários e mostras, sendo os segundos-sargentos coadjuvantes deles. Os cabos eram responsáveis pela instrução dos soldados, além de organizar a revista das tropas para os comandantes e inspecionar o uniforme e organizar patrulhas. Os cabos também serviam como sentinelas das companhias, guardando-as, o que significava, vigiar os próprios soldados para que não saíssem depois do toque de silêncio, alertar sobre a chegada de um oficial e controlar eventuais distúrbios. Outro

¹⁷⁶ Idem.

papel a eles cabido era a administração da faxina das companhias, o que formalmente deveria ser feito pelos presos das companhias correcionais, a menos que não houvesse, quando poderiam ser colocados soldados para realizar tais funções. Os soldados não exerciam funções definidas, apenas o cumprimento de ordens dadas por seus superiores, exceto quando músicos, corneteiros ou tambores, que deveriam respeitar horários e ordens apenas voltados às suas funções e eram subordinados ao corneteiro-mór e ao mestre de música, ambos sargentos. As mãos de um soldado de infantaria da Marinha por um lado não parecem ter sido tão marcadas pelo manejo com máquinas pesadas e ferramentas ou queimadas e perfuradas como de operários e foguistas, exatamente pelo tipo de operacionalidade, estando sujeito, por outro lado, a um tipo de disciplina diferente da experimentada em toda a força naval.

A navegação a vapor demandava um cuidado especial com a alimentação das caldeiras, já que sem o carvão e a combustão, a energia não seria produzida para a movimentação das embarcações, daí a criação de uma classe específica de militares para este fim. Em 1882, foi criado o corpo de foguistas para o serviço nos navios da Marinha¹⁷⁷. Em 1890, os foguistas passaram a fazer parte do Corpo de Marinheiros Nacionais, compondo especificamente a sexta, sétima e oitava companhias de marinheiros de cada unidade e designados por alistamento militar¹⁷⁸, tendo a composição alterada em 1908, quando passaram a serem organizados em companhias próprias¹⁷⁹, entretanto, os foguistas estavam diretamente ligados ao Corpo de Maquinistas Navais / Corpo de Engenheiros-Maquinistas, e não ao da Armada, como os outros marinheiros. A função era composta por foguistas de 3ª, 2ª e 1ª classes, além de cabos, não havendo oficiais realizando tais ofícios porque os sargentos já iniciavam as funções de praticantes e ajudantes-maquinistas conforme a formação na Escola Naval ou admissão posterior.

Pelos regulamentos do Corpo de Maquinistas Navais de 1890¹⁸⁰, 1902¹⁸¹ e 1908¹⁸², as atribuições dos foguistas era a de regular a alimentação das fornalhas dos navios, remover as cinzas para que não se aglomerassem e causassem danos, além de tirar incrustações nas grelas

¹⁷⁷ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 8.666, de 16 de setembro de 1882 / Cria um corpo de foguistas para o serviço dos navios da armada.

¹⁷⁸ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 673, de 21 de agosto de 1890 / Deroga o decreto n. 411ª de 5 de janeiro de 1845, e manda pôr em execução o regulamento para o Corpo de Marinheiros Nacionais.

¹⁷⁹ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 7.124, de 24 de setembro de 1908 / Dá novo regulamento ao Corpo de Marinheiros Nacionais.

¹⁸⁰ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 855, de 13 de outubro de 1890 / Dá novo regulamento ao Corpo de Maquinistas Navaes e revoga o decreto n. 273 de 18 de março do corrente ano.

¹⁸¹ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 4.417, de 29 de maio de 1902 / Approva o regulamento para o Corpo de Machinistas Navaes.

¹⁸² Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 7.009, de 9 de julho de 1908 / Reorganiza o Corpo de Machinistas Navaes.

e nos fundos das caldeiras. No caso específico dos foguistas de 3ª classe, deveriam ainda arrumar o carvão nos paióis e carvoeiras, transportá-los e remover toda a umidade do ambiente. O serviço dos foguistas era distribuído tanto nas embarcações de guerra como nos arsenais. É interessante notar que nas tabelas de vencimentos dos praças pelo país, apenas os valores para foguistas e bombeiros era o mesmo tanto na capital federal como nos demais estados (800\$000), sendo o padrão a remuneração maior para a capital, embora as gratificações pudessem variar com outras questões¹⁸³.

Até 1906, quando foram criadas as escolas profissionais, dentre elas, a de foguistas¹⁸⁴, não encontrei indícios de uma formação específica para eles, sendo mais provável a contratação ou a especialização de marinheiros. No caso da escola de foguistas, o curso tinha duração de 11 meses, de 15 de janeiro a 15 de dezembro, dividido em ensino preliminar e técnico. Só poderiam se matricular grumetes e marinheiros 2ª classe entre 18 e 25 anos de idade, provando capacidade física, alfabetização, domínio das operações fundamentais da matemática e conhecimento do sistema métrico decimal, além de experiência no serviço de fogo a bordo dos navios ou embarcações a vapor da Marinha.

Na documentação analisada referente tanto às ordens do dia da Flotilha do Amazonas como os Registros de Bordo da canhoneira Guarany, a menção a foguistas extranumerários aparece com mais frequência que a de foguistas regulares, o que significa que uma menor quantidade deles advinha de marinheiros já formados, e sim de civis contratados. Os regulamentos admitiam a contratação de foguistas, desde que tivessem entre 21 e 40 anos de idade, capacidade física e ser brasileiro (esta última era dispensável em grande necessidade), além da aprovação em exame organizado pela junta presidida por um oficial maquinista. Ainda que eles não passassem por uma formação específica, estavam sujeitos ao regime militar e o contrato não poderia ser inferior a 18 meses, não tendo direito ao asilo, salvo se descontassem dos vencimentos. Apesar da Flotilha corresponder ao principal órgão em termos de hierarquia do comandante na Amazônia, os contratos de foguistas só poderiam ser realizados, na região, pelo Arsenal de Marinha do Pará ou pelas Capitânicas, conforme o decreto 855 instituíra e fora ratificado pelo 4.417. A quantidade de foguistas extranumerários provavelmente foi tão grande que em 1905, o ministério da Marinha, em adequação ao que o Exército fez, passou a distinguir os oficiais e graduados contratados pela roupa: os cabos de

¹⁸³ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 745, de 12 de setembro de 1890.

¹⁸⁴ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 5.975, de 18 de abril de 1906 / Crea as escolas profissionais de artilharia, de foguistas e de timoneiros, sondadores e signaleiros e manda executar os respectivos regulamentos.

foguistas e iguais das classes usariam o mesmo uniforme, mas as divisas distintivas de sua patente deveriam ser da cor verde, enquanto os demais seriam da cor branca¹⁸⁵.

Há pelo menos duas questões ainda pertinentes sobre os foguistas. Como a maioria deles na Amazônia era contratado, provavelmente nenhum deles fora militar anteriormente, mas passara a ser logo de sua contratação, o que me leva à conclusão de que ser foguista na Amazônia era uma provável experiência conflituosa entre uma nova identidade militar e a identidade civil. Como mencionei, a construção de um espírito militar é um processo de formação de uma nova identidade em oposição a de civil ou paisano, daí que o conflito é inevitável, já que esta existe desde a infância. Outra questão é que talvez os foguistas sejam, juntamente aos operários, o símbolo do invisível ante a pujança da força armada: eles não eram designados diretamente para a guerra, ficavam confinados nos porões das embarcações e alimentavam o símbolo de poder que Mahan descrevera – o vapor – como o elemento fundamental para o surgimento do marinheiro de fato, que trabalha unicamente para o funcionamento da belonave, que é a arma por excelência. Eram os foguistas, nos corredores e paióis estreitos, quentes e escuros do interior desses navios, que produziam a velocidade que venciam os mares e as guerras. As mãos de um foguista eram provavelmente mais calejadas que todos os outros (com exceção possível aos operários), já que eles precisavam carregar pás com carvão ao longo de todo o dia de trabalho – a embarcação poderia viajar sem parar por dias, então o serviço mais funcional deveria ser esse -, a limpeza e o cuidado com o calor das caldeiras. Suas mãos eram calejadas e cobertas pela fuligem que ofuscava tanto sua pele como sua importância no processo.

Por fim, tratarei dos marinheiros propriamente ditos. Quando Mahan tratou do que seriam as marinhas ao longo do tempo através do modelo das galés, dos veleiros e dos vapores, ele deixou claro que o vapor transformou o navio em arma de fato dos combates navais, ou seja, não se tratava mais de tripulações se digladiando em conflitos de proximidade, assim, é apenas na era contemporânea que nasceu o marinheiro de fato, ou pelo menos, um marinheiro dedicado integralmente aos cuidados do navio e não à luta. Dessa perspectiva, é possível denotar que se o fundamento da guerra ou do combate naval fosse a vitória, o elemento capaz de combater e vencer seria o protagonista desse processo, sendo assim, se não eram mais os marinheiros que venciam as guerras, mas sim os poderosos navios e seus canhões, teriam eles perdido a importância? Esse questionamento demandaria um trabalho aprofundado de comparação histórica a longo prazo (da antiguidade ao advento do

¹⁸⁵ Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação / Decreto nº 5.499, de 30 de março de 1905 / Estabelece algumas alterações nas divisas e distintivos dos inferiores e outras praças dos corpos da marinha.

vapor) e considerando o recorte tecnológico-bélico proposto por Mahan como preciso nas suas definições. Obviamente, a comparação do almirante americano é válida, principalmente por pressupor o simbolismo dos avanços tecnológicos sobre a vida humana e o comportamento militar, mas ela também é questionável quando observamos mais profundamente certas nuances.

Um dos principais elementos de problematização ao pensamento de Mahan quanto aos marinheiros não é exatamente negar o modelo, mas compreender que esse modelo pode dizer respeito mais à própria realidade da formação da marinha americana do que as marinhas como um todo, isso porquê, embora de fato os marinheiros no Brasil não fossem designados para o confronto direto, havia armas embarcadas cujo objetivo era o de proteger o navio. O armamento de mão da canhoneira Guarany, por exemplo, era composto de vinte e seis carabinas de onze milímetros, quatorze revólveres, trinta espadas, seis chuças e dez machadinhas em 7 de novembro de 1889¹⁸⁶, ou seja, mesmo que os marinheiros não tivessem por atribuição, deveriam estar preparados para a luta corporal inclusive. Mas podemos nos remeter a um outro sentido para a imprecisão do modelo de Mahan para sua época: a arte da guerra naval. Quando o autor escrevera, os grandes navios encouraçados surgiam, ao lado de cruzadores, como as fortalezas capazes de vencer a guerra naval. Ele reconhecia, nas vantagens do vapor, a capacidade balística dos canhões, que passaram das laterais ao convés, mas isso diz respeito às embarcações com capacidade de navegação e guerra em alto mar ou entre mar e terra, ou seja, à arte da guerra naval propriamente dita. Quanto à arte da guerra nos rios, a proximidade com o inimigo era evidentemente maior, e daí que a possibilidade do combate com armamento de mão era também maior. Quando da revolta de 1891 do Capim no Pará, analisada por Farias¹⁸⁷, fica claro que quando a canhoneira Guarany fora usada em combate não o fizeram contra outros navios de guerra, mas combatentes a pé ou em canoas, o que inviabilizava o combate com os canhões e metralhadoras montadas. Daí que os marinheiros da sua tripulação certamente se engajaram com as carabinas e revólveres e, possivelmente, com espadas (embora não haja menção a ataques a bordo). Essa reflexão indica que ser marinheiro na Amazônia abria uma possibilidade concreta de agir como marinheiro e como combatente. As mãos de um marinheiro na Amazônia deveriam ser mais acostumadas às armas que de outros lugares no país.

¹⁸⁶ Arquivo Nacional / Série Marinha / Notação IVM 822 / Quarto de 8 horas ao meio dia.

¹⁸⁷ FARIAS, William Gaia. **A Construção da República no Pará (1886-1897)**. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2005.

Um aspecto especial a ser considerado sobre os marinheiros, que tinham uma gama muito grande de funções a serem exercidas – da operação das armas à faxina, da guarda improvisada ao controle do timão, do manejo com os torpedos ao mergulho – e, portanto, de ofícios possíveis, era o conflito hierárquico. Nascimento¹⁸⁸ trabalhou em artigo que os marinheiros, ao contrário dos soldados do exército, pela necessidade constante de viajarem embarcados, frequentemente vagavam pelas cidades em rodas de jogo, zonas de prostituição e bebiam, o que lhes rendia conflitos com a polícia. Esse comportamento não é percebido pelo autor como fruto de uma perversão, tal como à época se argumentava algumas vezes, mas também por ser uma via de escape a uma relação hierárquica constante, isto é, embarcado, o marinheiro sempre estava sob os olhos vigilantes do comandante e dos oficiais, que os podiam prender e punir com chibatadas, embora a prática já fosse formalmente abolida desde o fim do XIX. A bordo, a vigilância dos oficiais, em terra, a vigilância da polícia que os tratava por vagabundos.

O sentido de dever acerca dos marinheiros é verificável em discursos pela documentação, entretanto, ao contrário do oficialato, que forjava e retroalimentava a perspectiva deontológica de seu devir, não eram os marinheiros quem o produziam. O sentido do espírito militar dirigido aos marujos era o da obediência. Quando das punições e da aplicação da disciplina, o aspecto paternal evocado pelo espírito dos oficiais buscava domesticar uma espécie de alma patriota centrada no respeito cego às ordens emanadas. Em 25 de março de 1904, o comando da Divisão Naval do Norte emitiu ordem para todos os comandantes de navios da Flotilha para que instruissem os praças a prestarem corretamente continência aos oficiais da Divisão e caracterizava isso como o “correto exercício brasileiro”¹⁸⁹. Em 13 de junho, a Divisão também difundira ordem informando que apenas oficiais poderiam andar trajados à paisana, portanto, todo marinheiro em igual situação poderia ser punido¹⁹⁰. Em 8 de agosto, a Divisão recomendou aos comandantes que tivessem “prudência” ao conceder licenças a praças¹⁹¹. Pelas afirmações, é possível inferir, portanto, que o desrespeito hierárquico era concebido como afronta a uma identidade nacional, daí a

¹⁸⁸ NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. Entre o convés e as ruas: vida de marinheiro e trabalho na Marinha de Guerra (1870-1910). In.: CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor; KRAAY, Hendrik (orgs.). **Nova História Militar Brasileira**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004, p. 315-342.

¹⁸⁹ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / 25 de março de 1904 / Ordem nº 5 da Divisão Naval do Norte.

¹⁹⁰ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / 13 de junho de 1904 / Ordem nº 33 da Divisão Naval do Norte.

¹⁹¹ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / 8 de agosto de 1904 / Ordem nº 16 da Divisão Naval do Norte.

possibilidade de as punições aplicadas as praças funcionarem como mecanismos de legitimação da identidade do oficialato para adaptar os praças a comportamentos adequados.

O volume de prisões, conselhos de guerra e punições na Amazônia era considerável e mesmo em espaços de tempo curto é verificável e no período de funcionamento da Divisão Naval do Norte, as punições parecem ter sido mais frequentes na documentação analisada, o que deve estar ligado a um controle maior de um oficialato superior hierarquicamente ao próprio comando da Flotilha, ou seja, tanto praças como os oficiais integrantes desta eram vigiados com maior rigidez pelos capitães de mar e guerra e almirantes que comandaram a Divisão.

Em 18 de abril de 1904, foi designado conselho de guerra para responder o foguista extranumerário 3ª classe João Antonio Martins e de investigação para o maquinista 4ª classe segundo tenente Oscar Henrique Ferreira, além de julgados e condenados os cabos Manuel Victalino dos Santos, por “cometer desatinos em terra” e Armir José Gonçalves, por haver retornado embriagado para o porto¹⁹². Caso curioso ocorreu quatro dias depois, quando o marinheiro 1ª classe Oscar Batista da Conceição e os grumetes Luiz Francisco e João Lucas foram mandados presos por haverem “cometido faltas” no paquete Alagoas quando eles viajavam destacados para servir em Manaus, ou seja, o controle exercido sobre eles havia iniciado sem que ao menos tivessem começado a servir na região. No mesmo dia, o marinheiro 1ª classe Francisco Salles e o grumete Luiz Francisco foram mandados presos por quatro dias¹⁹³. No dia 16 de maio, fora formado conselho de guerra para responder o grumete João Alves e outra para o comissário 4ª Classe segundo tenente Juvêncio Affonso de Oliveira¹⁹⁴. No dia 17 de maio, foi formado conselho de guerra para o marinheiro 2ª classe João Gomes Nogueira¹⁹⁵. Em 13 de junho, foi incluído na companhia correccional o grumete Manoel Boaventura por “péssimo comportamento”¹⁹⁶. Em 15 de junho, foi formado conselho de guerra para o marinheiro 2ª classe Vicente dos Santos e preso o fiel 2ª classe segundo-sargento José Mariano da Silva¹⁹⁷. No dia 21 de junho, foi formado conselho de guerra para o

¹⁹² Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / 18 de abril de 1904 / Ordem nº 24 da Divisão Naval do Norte.

¹⁹³ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / 22 de abril de 1904 / Ordem nº 28 da Divisão Naval do Norte.

¹⁹⁴ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / 16 de maio de 1904 / Ordem nº 30 da Divisão Naval do Norte.

¹⁹⁵ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / Maio de 1904 / Ordem nº 31 da Divisão Naval do Norte.

¹⁹⁶ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / 13 de junho de 1904 / Ordem nº 33 da Divisão Naval do Norte.

¹⁹⁷ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / 15 de junho de 1904 / Ordem nº 34 da Divisão naval do Norte.

marinheiro 1ª classe João Vieira da Cunha¹⁹⁸. Em 23 de junho, foi formado conselho de guerra para julgar os marinheiros 2ª classe Théophile Paes dos Santos e Ronaldo Santos; de 1ª classe, Antônio Ignacio do Valle; o subajudante maquinista sargento-ajudante Herculano Gonçalves dos Santos; cabo foguista extranumerário Faustino Ladislau Rosa e os foguistas 1ª classe Domingos José de Oliveira, José Theodoro e Avelino Alves Simões¹⁹⁹. De um modo geral, a documentação não aponta de maneira específica os delitos e faltas cometidos, apenas tratam da acusação e pedido de prisão ou investigação

Embora as punições por prisão aparecessem com maior frequência, em algumas situações verifiquei outras atípicas, como o rebaixamento temporário de patente, o que não encontrei previsão em códigos específicos, bem como não haver um critério específico. Em 18 maio de 1904, o cabo Manoel Vitalino dos Santos foi rebaixado a marinheiro 1ª classe por um mês por haver fugido da Enfermaria Militar do Exército e ter ido a bordo de um navio mercante, e no dia anterior, o cabo Raymundo José de Souza foi reintegrado ao posto após ser rebaixado 2 meses por ordem direta do comandante, sem, entretanto, haver a especificação da infração cometida²⁰⁰. Em 13 de junho, o cabo José Bonifácio de Assis foi rebaixado por um mês por haver concedido de forma irregular licenças de praças quando servia como guardião do caça-torpedeiro Gustavo Sampaio²⁰¹.

A chibata, símbolo da violência das punições e também da revolta de 1910, era presente na Amazônia, e embora em toda a documentação que analisei encontrei apenas uma menção, a considero significativa tanto pela forma que fora apresentada pelo jornal *Quo Vadis*, do Amazonas, republicano o *Correio da Manhã*, do Rio de Janeiro, como pela brutalidade da situação. Em 30 de janeiro, o jornal do Amazonas publicara notícia do dia 3 no Rio de Janeiro sob o título de “Na divisão do norte – castigos bárbaros”, informando que a prática de castigos contra praças era constante e as informações foram passadas ao ministro da Marinha para que fossem tomadas as devidas providências, tendo em vista o não cumprimento dos regulamentos em vigor e os “deveres de humanidade”, sendo os seguintes castigos: cabo Manoel Alves Lima, 885 chibatadas; cabo Sebastião da Costa, preso a bordo, rebaixado e chibatado; marinheiros 1ª classe José Mariano da Costa, 100 chibatadas; Antonio Francisco Silva, 100; Augusto Pereira, 300; José de Hollanda Cavalcante, 100; marinheiros 2ª

¹⁹⁸ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / 21 de junho de 1904 / Ordem nº 36 da Divisão naval do Norte.

¹⁹⁹ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / 23 de junho de 1904 / Ordem nº 37 da Divisão Naval do Norte.

²⁰⁰ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / Maio de 1904 / Ordem nº 31 da Divisão Naval do Norte.

²⁰¹ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / 13 de junho de 1904 / Ordem nº 33 da Divisão Naval do Norte.

classe Victor Crescencio, 150; Alexandre Martins, 125; Oscar Orlando, 35; Climaco de Abreu, 85; Joaquim da Costa, 75; foguistas contratados Mariano Mignichom (espanhol), Pedro Briol, Francisco Pereira da Silva, Henrique Paulo dos Santos e Aleixo Christiano, recebendo 75 o primeiro, 100 o segundo e terceiro, 25 o quarto e quinto e ainda tiveram a gratificação descontada, o que era contra a lei, que previa o desconto da terça parte apenas por falta de aptidão. Além do caso de Manoel Alves, que recebeu 885 chibatadas e, provavelmente, não sobrevivera a essa quantidade desumana, foi o do marinheiro Olavo “Cinco Paus”, que seria castigado com “2 pares de machos”, mas atirou-se à água e não voltou à superfície, provavelmente morrendo afogado. Os jornais ainda caracterizam isso como “flagelações impróprias de um povo que aboliu a escravatura e a tyrannia”²⁰². A associação entre os castigos na Marinha e as relações com a escravidão são interessantes e já trabalhadas pela historiografia. Para Almeida²⁰³, no contexto pós-abolição, as relações entre oficiais e marujos na Marinha permaneceram relacionadas a um conflito entre a oficialidade branca e a marujada negra, e ainda que a escravidão não fosse a pauta, o serviço e a hierarquia militar permaneceram mecanismos de controle consciente ao que consideravam perversões dos negros.

Conflitos que ocorreram no período também são significativos porque representam, quando direcionados aos castigos dos oficiais e ao controle da polícia, a reação de grupos de marinheiros que se identificavam, entre si, como partes de um todo que sofria diariamente com essa vigilância. Sobre o tema, é significativo um conjunto de eventos ocorridos entre o fim de 1909 e início de 1910 em Belém. No dia 8 de novembro, o esquadrão de cavalaria enviou ofício ao chefe de polícia com notação urgente: 15 marinheiros se reuniram em frente ao prédio e promoveram “sérios distúrbios” e do conflito ficaram três marinheiros e um civil presos e feridos, além de um cabo de cavalaria e outro civil, estando este em estado grave²⁰⁴.

No dia 13 de novembro, os três marinheiros presos foram periciados pelos legistas da polícia: Arthur Martins de Oliveira, de 18 anos, pardo, solteiro e natural do Rio Grande do Norte, ficou com dois ferimentos contusos na cabeça (um no nariz e o outro não é legível no laudo), além de ferimento contuso no braço esquerdo e contusão no abdômen; Paulo Vianna, de 19 anos, preto, solteiro, natural do Maranhão, com ferimento meio contuso no abdômen, de 4 cm, ferimento meio contuso no antebraço direito, de 2 cm e duas escoriações na cabeça

²⁰² Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Amazonas / Quo Vadis: orgam de interesses populares / Edição 273 / 30 de janeiro de 1904.

²⁰³ ALMEIDA, Silvia. A modernização do material às vésperas da revolta dos marujos de 1910. In: **Estudos históricos**. Rio de Janeiro, vol. 23, n. 45, janeiro-junho de 2010

²⁰⁴ Arquivo Público do Pará / Segurança Pública / Chefatura de Polícia / Ofícios / 1909 / Notação 014 / Ofício urgente.

(uma no supercílio direito e outra perto da orelha) e Olegário de Souza Dias, de 23 anos, preto, solteiro e natural do Rio de Janeiro, com ferimento inciso contundente, de 6 cm na nuca, pequeno ferimento de mesma natureza no pulso da mão esquerda e pequena escoriação no olho direito²⁰⁵.

No dia 20 de novembro, o capitão-tenente Milton Gonçalves Perdigão, da Flotilha do Amazonas, foi nomeado o encarregado do inquérito para saber quais haviam sido os marinheiros envolvidos no conflito dos dias 15 e 16 de novembro, solicitando o comparecimento dos praças da brigada militar no dia 22 ao meio dia para averiguações²⁰⁶. O interessante é que o documento enviado pelo oficial constava a data diferente da que aparentemente ocorreu, considerando que o esquadrão de cavalaria deu conta no dia 8, o que pode significar um equívoco por parte da Marinha ou a ocorrência de outro conflito no mesmo local dias depois, sendo ambas as hipóteses válidas pelas razões que exporei.

Já em 7 de dezembro, o comandante da canhoneira fluvial Acre informou ao chefe de polícia que assumiu a presidência da investigação e pedia a convocação de Francisco Antônio de Oliveira e Hilário Ramos, ambos trabalhadores de serviços domésticos residentes à rua Aristides Lobo, como testemunhas para o dia 9 ao meio dia²⁰⁷. O comandante mencionou em relação aos distúrbios dos dias 15 e 16.

No dia 13 de dezembro, o comando da Flotilha enviou novo ofício à Chefatura de Polícia informando que o jornal A Província do Pará noticiou no dia anterior que um grupo de marinheiros nacionais causou transtornos com tiros de revólver durante a noite. Justificou o comando afirmando que os marinheiros que haviam ido à terra no momento dos distúrbios eram poucos e de bom comportamento, sugerindo ou que esse grupo fosse de outra repartição, mas trajasse uniforme semelhante (confundindo os repórteres) ou tratava-se de desertores e marujos da ativa que promoveram ou participaram da contenda. A Flotilha pediu à Chefatura que prendesse todos os envolvidos e os remetesse para punição severa²⁰⁸. A postura em verificar quais praças haviam saído de licença denota um maior controle sobre a entrada e saída nas embarcações militares, mas também a desconfiança em relação às sentinelas de prontidão naquele momento. A partir do dia 13, não encontrei outras informações sobre o ocorrido.

²⁰⁵ Arquivo Público do Pará / Segurança Pública / Chefatura de Polícia / Laudos Médicos / 1909-1910 / Notação 016.

²⁰⁶ Arquivo Público do Pará / Segurança Pública / Chefatura de Polícia / Ofícios / 1909 / Notação 014 / Ofício sem número.

²⁰⁷ Idem.

²⁰⁸ Ibid.

No dia 15 de fevereiro de 1910, o comandante da Flotilha enviou ofício à Chefatura informando que em um dos botequins da rua 1º de março (confirmando no dia 18 o endereço como número 76) um grupo de estivadores se reuniu para agredir marinheiros que lá estavam, no que resultou uma briga com um estivador morto pelo marinheiro 2ª classe Manoel do Nascimento Villa Nova, pedindo providências à polícia para “evitar conflitos de maior proporção”²⁰⁹.

Em 15 de janeiro de 1914, o jornal O Estado do Pará noticiou que em 28 de dezembro, houve um conflito entre marinheiros e praças da brigada militar na rua 15 de agosto, havendo feridos de ambos os lados e matando o marítimo Severino Luiz da Costa. O jornal ainda menciona que o marinheiro Pedro Alves de Albuquerque foi preso por fazer desordens na mesma rua no dia 14²¹⁰. Em 21 de janeiro, o chefe de polícia enviou ofício ao capitão de corveta Prudêncio Brandão, informando que os praças que faziam patrulha na rua 1º de março eram Manoel José da Costa e Oswaldo dos Santos Pinheiro, do Regimento de Cavalaria; Manoel Ribeiro Guimarães, Antonio Dantas Soares, Francisco Targino de Massa, Damião Pedro de Melo, Pedro Alves Vieira, Manoel de Nazaret Neves, Paulino Fontinele e Anthonio Alves da Silva, da 1ª linha do 1º Batalhão de Infantaria, reiterando que Manoel Felipe de Christo, do regimento de cavalaria, saíra ferido²¹¹. O ofício, no entanto, dizia respeito a um confronto ocorrido na noite do dia 11 de janeiro, portanto, diferente do ocorrido em 28 de dezembro.

Esses dois conflitos, de 28 de dezembro e 11 de janeiro parecem ter sido motivados pela brigada militar, ao contrário do ocorrido em 1909, pois em ofício enviado pela Flotilha ao chefe de polícia em 1 de julho, o comandante pede informações se as praças da polícia estavam sendo processadas e presas pelo ocorrido, pois os marinheiros envolvidos já estariam submetidos a processos e encerra o ofício afirmando: “É de meo dever para assegurar a disciplina dos meus comandados mostrar-lhes que, se sei castigar-os, sei também defender os seus direitos e interesses e por esse motivo sou obrigado a acompanhar com todo o empenho tão importante assumpto”²¹².

Essas narrativas dão conta importante de pelo menos duas questões essenciais para a compreensão do cotidiano e das relações estabelecidas entre os marinheiros na Amazônia. Em

²⁰⁹ Arquivo Público do Pará / Segurança Pública / Chefatura de Polícia / Ofícios / 1909-1910 / Notação 018 / Ofício sem número.

²¹⁰ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Pará / O Estado do Pará / 1914 / Edição 1.009.

²¹¹ Arquivo Público do Pará / Segurança Pública / Chefatura de Polícia / Minutas de Ofícios / 1914 / Notação 062 / Ofício nº 49.

²¹² Arquivo Público do Pará / Segurança Pública / Chefatura de Polícia / Registro de Ofícios / 1914 / Notação 065 / Ofício nº 90.

primeiro lugar, havia uma linha identitária entre os marujos pelo controle a que estavam submetidos: os conflitos com a brigada policial não se tratavam apenas de situações ocasionais, haja vista que num espaço de alguns anos ele ainda acontecia com características semelhantes, especialmente a de envolver grupos e não apenas indivíduos isolados, mas certamente, os marujos que se reuniam para travar combates com os policiais sofriam repressões constantes e/ou se solidarizavam com os colegas que passavam por situações semelhantes. No caso dos estivadores, o receio do comandante em haver conflitos maiores denota ainda que havia vários grupos minimamente consolidados tanto entre os marinheiros como de outras classes que trabalhavam e tinham contato, como é o caso dos estivadores na alfândega ou no porto, então adiantar o processo de investigação e prisão dos envolvidos diminuiria o tempo de contato com outros colegas e, portanto, maiores contendas. Em segundo lugar, é curioso que a postura do comando da Flotilha no último ofício mencionado acima revela a preocupação do oficial comandante com o lado dos marinheiros: ele precisou se assegurar que os policiais – que aparentemente iniciaram o conflito – também estavam sendo presos e processados. É possível que esse cuidado do comandante refletisse o medo de um levante entre os seus marinheiros, mas não podemos descartar a hipótese de que ele também se solidarizasse eventualmente com as questões atinentes aos militares de sua força, aliás, embora houvesse conflitos, é lícito lembrar que as relações de poder existentes nesse contexto entre praças e oficiais tivessem em muitos momentos a dupla via de ação porque os próprios marujos tinham conhecimento de estratégias próprias para negociar. Um caso emblemático é o de um marinheiro não identificado, noticiado pelo jornal Quo Vadis que às 23 horas do dia 14 de outubro de 1903, um sargento do regimento militar de polícia estava na praça Tamandaré, quando encontrou o referido marinheiro da Divisão Naval do Norte e exigiu que este o pagasse um pouco de bebida (que, curiosamente, era uma das razões que rendia prisão dos marinheiros por policiais), o que fora recusado porque este alegou não ter dinheiro. O sargento, que estava embriagado, tocou o apito no intuito de reunir as patrulhas para efetuar a prisão, mas o marinheiro “tenazmente” declarou que iria levar o fato ao conhecimento de seu comandante na Marinha e da polícia e o sargento parou a sua ação²¹³. A tenacidade do marinheiro residia exatamente em saber utilizar a situação em que tanto ele, praça da Marinha, e o sargento, praça da polícia, estavam submetidos e que lhes renderia prisão: ainda que o marinheiro não bebesse, ele sabia, por seus irmãos-em-armas, das práticas e das punições aplicadas. O espírito de corpo entre os marinheiros era forjado pela submissão

²¹³ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Amazonas / Quo Vadis: orgam de interesses populares / 1903 / Edição 181.

cotidiana a um poder, à disciplina, à vigilância e à hierarquia e dizia respeito a formas de agir coletivamente e apreender a realidade a partir disso.

3.2 Saúde e doença, vida e morte na Amazônia

O tema da relação saúde-doença é interessante a este trabalho por duas razões distintas. Em primeiro lugar, pela sua importância no contexto no período em questão. Em segundo lugar, pelo papel desempenhado na Marinha de Guerra como um todo. Da interseção entre ambos, compreendo ser possível delinear possibilidades sobre o cotidiano e o corpo dos militares da Marinha na região.

A historiografia que trabalha a saúde no Brasil tem apontado alguns caminhos interessantes para se pensar a relação estrita da doença e seu combate a outros âmbitos. Um deles é a identidade nacional: a obra de Euclides da Cunha é especialmente significativa no olhar lançado aos interiores do Brasil e à Amazônia, e nesse sentido, um dos primeiros esforços públicos no sentido de combate às doenças foram as expedições ocorridas entre o final do XIX e início do XX por cientistas como Carlos Chagas e Oswaldo Cruz. Das incursões, é interessante observar duas conclusões distintas. Em primeiro ponto, os cientistas brasileiros concluíram que a doença era um dos principais traços do brasileiro dos sertões, a doença era o traço nacional mais característico do país. Por outro lado, no plano internacional, o pensamento médico se revestiu de um caráter colonialista e tanto a climatologia como a microbiologia, duas áreas em tensão acerca dos conceitos médicos acabaram por construir a ideia de uma Medicina Tropical.

Acerca das fontes sobre a temática da saúde e da doença, há vasta disponibilidade de relatórios na base de dados da Center for Research Libraries anexos a relatórios ministeriais. Sobre a organização dessas fontes, julgo importante discorrer sobre a estrutura dos serviços de saúde na Marinha.

A seguir, tratarei de levantamentos nosológicos realizados pela Inspetoria de Saúde da Marinha durante a década de 1910. Por razões de organização, apresentarei quadros separados, tendo em vista que há uma quantidade expressiva de informações e grupos.

Ocorrência	Amazônia	Brasil	Total	% da Amazônia
Sarampão	20	173	193	10%
Varicelli	122	198	320	38%

Varioloide	0	4	4	0%
Febre biliosa	0	4	4	0%
Febre intermitente e remitente	319	397	716	45%
Cachexia paludica	6	0	6	100%
Adenophatias adenites	30	916	946	3%
Anemias	28	113	141	20%
Arthritismos	0	2	2	0%
Edemas não classificados	0	92	92	0%
Kisto sebaceo	2	4	6	33%
Lymphatismo	5	106	111	5%
Leucemia	0	2	2	0%
Phosphaturia	0	5	5	0%
Alcoolismo	0	5	5	0%
Beriberi	80	201	281	28%
Arthrites e hydrarthroses	0	21	21	0%
Ankyloses	0	5	5	0%
Em observação	0	63	63	0%
Supressão de transpiração	7	462	469	1%
Alopecia	0	1	1	0%
Anthrax	0	3	3	0%
Scabiose	56	1.100	1.156	5%
Forunculose	8	198	206	4%
Micosis	0	2	2	0%
Pellada	0	1	1	0%
Ankylostomiasis	3	29	32	9%
Tenia	0	0	0	-
Ascaris	0	11	11	0%
Anomalia testicular	0	1	1	0%

Balanites e balano-prostitites	0	11	11	0%
Cystites	4	24	28	14%
Colicas renaes	0	4	4	0%
Espermatorrhéa	0	9	9	0%
Estreitamento de urethra	0	16	16	0%
Hematuria	0	0	0	-
Incontinencia de urinas	0	2	2	0%
Hydroceles	6	9	15	40%
Lythiase renal	2	0	2	100%
Nephrites e albuminurias	4	14	18	22%
Orchites e orchiepididimites	36	287	323	11%
Phymosis e paraphymosis	1	88	89	1%
Varicoceli	0	1	1	0%
Blennorrhagias	7	682	689	1%
Cancros venereos	36	796	832	4%
Condylomas	5	43	48	10%
Amygdalites e simples phleugmonosas	4	387	391	1%
Atonia e colicas intestinaes	1	54	55	2%
Congestão e colicas hepaticasm hepatites, hepatalgias - cyrrhoses	16	68	84	19%
Dyspepsias	4	42	46	9%
Diarrhéas	0	26	26	0%
Enterites e gastro-enterites	9	110	119	8%
Embaraços	84	1.021	1.105	8%

gasticos e infecções intestinaes				
Enteralgias, gastrites e gastralgias	14	74	88	16%
Ictericia	6	8	14	43%
Oclusão intestinal	0	2	2	0%
Pharyngite	0	42	42	0%
Stomatites	2	12	14	14%
Artereo-sclerose e lesões-vasculares	0	4	4	0%
Angina do peito	0	1	1	0%
Congestões e hemorragias cerebraes e hemiplegias	0	9	9	0%
Endocardites e lesões valvulares	0	2	2	0%
Nervioses cardiacas e syncopes	0	4	4	0%
Varices e hemorrhoides	0	21	21	0%
Asthenia pulmonar	4	14	18	22%
Bronchites e broncho-pneumonias	29	1.150	1.179	2%
Congestão pulmonar e hemoplyses	2	29	31	6%
Laringites	1	67	68	1%
Pneumonias	3	91	94	3%
Pleurisias	1	14	15	7%
Asthma	4	38	42	10%
Alienação mental	0	6	6	0%
Chorea	0	1	1	0%

Epilepsia	5	27	32	16%
Hemoplegia	0	1	1	0%
Monopalegias	0	2	2	0%
Myelites	1	1	2	50%
Nevralgias diversas	3	185	188	2%
Polynevrites	11	62	73	15%
Neurastinias e astenias nervosas	1	42	43	2%
Paralysias	0	1	1	0%
Zona	0	2	2	0%
Dysentherias	3	31	34	9%
Erisypelas	9	130	139	6%
Febre typhoide	3	27	30	10%
Grippes	109	1.635	1.744	6%
Parotidites	33	371	404	8%
Rheumatismos	43	1.658	1.701	3%
Torticolis	0	15	15	0%
Syphilis	16	350	366	4%
Tuberculoses	0	35	35	0%
Dermatoses	3	50	53	6%
Erythemas	2	11	13	15%
Eczemas	8	125	133	6%
Hyperhydrose	1	0	1	100%
Herpetismo	0	15	15	0%
Urticaria	0	25	25	0%
Vitiligo	0	3	3	0%
Abcessos	17	448	465	4%
Corpos estranhos diversos	0	4	4	0%
Contusões e feridas contusas	18	626	644	3%
Fendas anaes	0	1	1	0%

Fracturas	5	47	52	10%
Ferimentos diversos	17	364	381	4%
Ferimentos por arma de fogo	1	11	12	8%
Ferimentos penetrantes	0	0	0	-
Ferimentos por esmagamento	0	5	5	0%
Fistulas	0	17	17	0%
Gangrenas	2	0	2	100%
Hernias	3	48	51	6%
Hematocelle	0	7	7	0%
Luxações e sub-luxações	13	37	50	26%
Panaricio	0	19	19	0%
Phlegmao	0	48	48	0%
Periostites-exostosis	0	12	12	0%
Queimaduras	0	34	34	0%
Sarcoma	0	1	1	0%
Ulceras diversas	29	443	472	6%
Cataratas	0	2	2	0%
Chalazion	0	4	4	0%
Conjunctivite	4	116	120	3%
Irites	2	15	17	12%
Pthygeon	0	2	2	0%
Trachoma	0	1	1	0%
Otites e othorréas	1	81	82	1%
Ozena	0	6	6	0%
Rhinites	0	3	3	0%

Tabela 35 Dados nosológicos adaptados de 1914, por moléstia individual.

Ocorrência	Amazônia	Brasil	% da Amazônia
------------	----------	--------	---------------

Molestias infecciosas eruptivas	142	375	27%
Infeções paludicas	325	401	45%
Dystrophias	65	1240	5%
Intoxicações	80	206	28%
Molestias de manifestações articulares	0	26	0%
Molestias não caracterizadas	7	525	1%
Molestias parasitarias	64	1305	5%
Molestias parasitarias internas	3	40	7%
Apparelho genitoUrinario	53	466	10%
Molestias venereas	48	1521	3%
Apparelho gastro-intestinal	140	1846	7%
Apparelho cardio-vascular	0	41	0%
Apparelho respiratorio	44	1403	3%
Molestias do systema nervoso	21	330	6%
Molestias infecciosas	216	4252	5%
Molestias de pelle	14	229	6%
Molestias chirurgicas	105	2172	5%
Apparelho da visão	6	140	4%
Apparelho auditivo	1	81	1%
Molestias do nariz	0	9	0%

Tabela 36 Dados nosológicos adaptados de 1914, por grupo de moléstias.

Doenças	Amazônia	Brasil	Total	% da Amazônia
Molestias do sangue	3	91	94	3%
Molestias do aparelho circulatorio	3	42	45	7%
Molestias do baço e glandulas vasculares sanguineas	0	0	0	-
Molestias do aparelho lymphatico	55	534	585	9%
Molestias do aparelho digestivo	79	1.580	1.659	5%
Molestias do aparelho respiratorio	84	811	895	9%
Molestias do aparelho genito-urinario (não venereos)	8	314	322	2%
Molestias do aparelho motor	0	39	39	0%

(ossos)				
Molestias do aparelho nervoso	26	360	386	7%
Molestias mentaes	0	0	0	-
Molestias de pelle, unhas e cabelo	91	887	978	9%
Molestias dos ouvidos, nariz e garganta	1	77	78	1%
Molestias dos olhos e seus annexos	5	139	144	3%
Moletias infecciosas venereas	70	1.002	1.072	7%
Molestias infecciosas não venereas (exceptuando)	113	1.937	2.050	6%
Tuberculose	5	28	33	15%
Variola	0	3	3	0%
Peste	0	0	0	-
Febre amarella	0	0	0	-
Beriberi e polynevrites	16	178	194	8%
Molestias parasitarias internas (exceptuando)	0	14	14	0%
Ankilostomiase	6	38	44	14%
Molestias syphilliticas	28	238	266	11%
Molestias paludicas	76	314	314	19%
Envenenamentos	1	1	2	50%
Intoxicações (exceptuando)	0	0	0	-
Alcoolismo	0	2	2	0%
Tumores (abcessos e phleugmoes)	16	352	368	4%
Hernias	5	53	58	9%
Accidentes (quedas, contusões, fracturas, luxações e ferimentos)	6	1.318	1.324	0%
Molestias não classificadas (predisposições morbidas)	31	366	397	8%
Molestias simuladas	0	0	0	-

Tabela 37 Dados nosológicos adaptados de 1915.

Doenças	Amazônia	Brasil	Total	% da Amazônia
Molestias do sangue	0	41	41	0%

Molestias do aparelho circulatorio	1	69	70	1%
Molestias do baço e glandulas vasculares sanguineas	0	66	66	0%
Molestias do aparelho lymphatico	17	341	358	5%
Molestias do aparelho digestivo	30	755	785	4%
Molestias do aparelho respiratorio	17	662	679	3%
Molestias do aparelho genito-urinario (não venereos)	9	171	180	5%
Molestias do aparelho motor	1	27	28	4%
Molestias do aparelho nervoso	3	259	262	1%
Molestias mentaes	0	0	0	-
Molestias da pelle, cabelo e unhas	27	789	816	3%
Molestias do ouvido, nariz e garganta	3	191	194	2%
Molestias dos olhos e seus annexos	2	153	155	1%
Molestias infecciosas venereas	23	723	746	3%
Molestias infecciosas não venereas (exceptuando)	42	1.646	1.688	2%
Tuberculose	2	20	22	9%
Variola	0	1	1	0%
Peste	0	0	0	-
Febre amarella	0	0	0	-
Beriberi e polynevrites	0	26	26	0%
Molestias parasitarias internas (exceptuando)	8	33	41	20%
Ankilostomiase	1	234	235	0%
Molestias syphilliticas	8	302	310	3%
Molestias paludicas	33	162	195	17%
Envenenamentos	0	4	4	0%
Intoxicações (exceptuando)	1	1	2	50%
Alcoolismo	0	6	6	0%
Tumores (abcessos e phlegmoes)	10	216	226	4%
Hernias	0	29	29	0%

Accidentes	18	842	860	2%
Molestias não classificadas	2	222	224	1%
Molestias simuladas	0	1	1	0%

Tabela 38 Dados nosológicos adaptados de 1917.

Doença	Amazônia	Brasil	Total	% da Amazônia
Molestias do sangue	3	40	43	7%
Molestias do systema nervoso	4	204	208	2%
Molestias do systema lymphatico	18	338	356	5%
Molestias do aparelho circulatorio	1	34	35	3%
Molestias do aparelho digestivo e anexos	24	1.224	1.248	2%
Molestias do aparelho respiratorio	18	743	761	2%
Molestias do aparelho urinario (não venereos)	5	215	220	2%
Molestias do aparelho motor	0	24	24	0%
Molestias mentaes	0	14	14	0%
Molestias da pelle, cabelo e unhas	91	856	947	10%
Molestias do ouvido, nariz e garganta	5	106	111	5%
Molestias do olhos e anexos	19	93	112	17%
Molestias infecciosas venereas	70	919	989	7%
Molestias infecciosas não venereas	262	3.686	3.948	7%
Tuberculose	2	40	42	5%
Variola	0	0	0	-
Peste	0	0	0	-
Febre amarella	0	0	0	-
Beriberi e polynevrite	0	1	1	0%
Syphilis	13	267	280	5%
Molestias parasitarias internas	0	33	33	0%
Ankilostomiase	0	47	47	0%
Envenenamentos	1	17	18	6%
Paludismo	36	182	218	17%

Intoxicação	1	2	3	33%
Alcoolismo	0	18	18	0%
Tumores	4	187	191	2%
Hernias	8	51	59	14%
Accidentes	39	609	648	6%
Molestias simuladas	0	42	42	0%
Molestias não classificadas	23	191	214	11%
Molestias do baço e glandulas vasculares sanguineas	0	67	67	0%

Tabela 39 Dados nosológicos adaptados de 1918.

Em termos metodológicos, considero importante esclarecer alguns pontos. Optei pelo termo ocorrências porque os quadros (mappas) apenas utilizavam o termo “nome” para designar os ocorridos nos diversos estabelecimentos, da mesma forma, os quadros registravam apenas a constatação das moléstias e não necessariamente o destino dado ou a indicação por prontuário individual (embora alguns quadros fornecessem informações individuais de alguns estabelecimentos fora da Amazônia e, portanto, do tema de interesse deste trabalho).

Utilizo como dados sobre a Amazônia a soma dos dados apresentados na documentação sobre a Flotilha do Amazonas, Enfermaria do Pará, Escola de Aprendizes-Marinheiros do Amazonas e Escola de Aprendizes-Marinheiros do Pará; utilizo como dados sobre o Brasil todos os outros estabelecimentos citados que não eram sediados na Amazônia, a saber: categorizados como “Escolas de Aprendizes-Marinheiros” de Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Paraíba do Norte, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, Espírito Santo, Capital (Rio de Janeiro), Campos, Pirapora, Santos, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Pirapora, São Paulo e Mato Grosso; como “Estabelecimentos Navais”, Flotilha e Enfermaria de Mato Grosso, comando do Corpo de Marinheiros Navais, Defesa Móvel, Batalhão Naval, Escola Naval, Fortaleza de Santa Cruz, Posto Médico, Escola de Grumetes, Diretoria do Armamento, Barra do Rio Grande, Ilha de Trindade e Defesa Minada e Base; como “Navios da Esquadra”, os encouraçados São Paulo, Minas Geraes, Floriano, Deodoro, os *scouts* Bahia e Rio Grande do Sul, os cruzadores Barroso, República, Tiradentes, os navios-escola Benjamin Constant, Primeiro de Março, Tamandaré, os cruzadores-torpedeiros Tupy, Tymbira e Tamoyo, o vapor de guerra Carlos Gomes, o transporte Sargento Albuquerque e o iate José Bonifácio.

É válido ressaltar que havia mapas dedicados apenas ao Hospital Central de Marinha e, como é possível observar nos citados acima, ele não é tratado diretamente pelos mapas nosológicos, entretanto, optei por não incluir tais dados porque haveria certamente coincidência de informações, já que os estabelecimentos que registravam ocorrências, quando não poderiam tratar ou quando inspecionavam em juntas de saúde, enviavam os doentes ao Hospital. Da mesma forma, o Hospital registrava as entradas, altas, mortes e afins, sem necessariamente distinguir nos seus relatórios a procedência, então não haveria como definir precisamente quais ocorrências vieram de outros estabelecimentos ou quais representam demanda espontânea, onde o próprio militar procuraria o Hospital. É provável, entretanto, que a maioria absoluta dessas entradas não correspondesse ao segundo caso pois, como mencionei, havia juntas de saúde em todos os órgãos e navios. Não creio haver coincidência entre os demais dados.

Preservo a denominação “moléstia” para definir de um modo geral os males que eram registrados, pois há tanto doenças (mecanismos complexos) como sinais e sintomas, sob ponto de vista médico, citados. 1914 é o único ano em que há dois mapas distintos, por moléstias individuais e por grupos. Para fins explicativos, a seguir estão elencadas as doenças por moléstia no referido ano, o que presumo se repetir nos seguintes, onde há apenas os grupos com poucas variações:

- a. Moléstias infecciosas eruptivas: sarampão, varicelli e varioloide;
- b. Infecções palúdicas: febre biliosa, febre intermitente e remitente e cachexia palúdica;
- c. Dystrophias: adenophatias adenites, anemias, arthritismos, edemas não classificados, kisto sebáceo, lymphatismo, leucemia e phosphaturia;
- d. Intoxicações: alcoolismo e beribéri;
- e. Moléstias de manifestações articulares: arthrites e hydrarthroses e ankyloses;
- f. Moléstias não caracterizadas: em observação e supressão de transpiração;
- g. Moléstias parasitárias: alopecia, antrax, scabiose, forunculose, micoses e pellada;
- h. Moléstias parasitárias internas: ankylostomias, tenia e áscaris;
- i. Apparelho genito-urinario: anomalia testicular, balanites e balano-prostitis, cystites, cólicas renaes, espermatorrhea, estreitamento de urethra, hematúria, incontinência de urinas, hydroceles, lythiase renal, nefrites e albuminurias, orchites e orchiepididimites, phymosis e paraphymosis e varicocelli;
- j. Moléstias venéreas: blennorrhagias, cancros venereos e condylomas;
- k. Apparelho gastro-intestinal: amygdalites e simples phleugmonosas, atonia e cólicas intestinaes, congestão e cólicas hepáticas, hepatites, hepatalgias—cyrroses,

dyspepsias, diarrhéas, enterites e gastro-enterites, embaraços gástricos e infecções intestinaes, enteralgias, gastrites e gastralgias, icterícia, oclusão intestinal, pharyngite, stomatites;

- l. Apparelho cardio-vascular: artereo-sclerose e lesões-vasculares, angina do peito, congestões e hemorragias cerebrais e hemiplegias, endocardites e lesões valvulares, nevioses cardíacas e syncopes e varices e hemorrhoides;
- m. Apparelho respiratório: astenia pulmonar, bronchites e broncho-pneumonias, congestão pulmonar e hemoptyses, laringites, pneumonias, pleurisias e asthma;
- n. Moléstias do systema nervoso: alienação mental, chorea, epilepsia, hemiplegia, monopalegias, myelites, nevralgias diversas, polynevrites, neurastenias e astenias nervosas, paralysias e zona;
- o. Moléstias infecciosas: dysentherias, erisypelas, febre typhoide, gripes, parotidites, reumatismos, torticollis, syphilis e tuberculoses;
- p. Moléstias de pelle: dermatoses, erythemas, eczemas, hyperhydrose, herpetismo, urticaria e vitiligo;
- q. Moléstias cirúrgicas: abcessos, corpos estranhos diversos, contusões e feridas contusas, fendas anaes, fracturas, ferimentos diversos, ferimentos por arma de fogo, ferimentos penetrantes, ferimentos por esmagamento, fistulas, gangrenas, hérnias, hematocelle, luxações e sub-luxações, panarício, phleugmão, periostites—xostosis, queimaduras, sarcoma e ulceras diversas;
- r. Apparelho da visão: cataratas, chalazion, conjunctivite, irites, pthrygeon e trachoma;
- s. Apparelho auditivo: otites e othorrhéas;
- t. Moléstias do nariz: ozena e rhinites.

É igualmente importante esclarecer que não são claros os parâmetros utilizados na catalogação pela Marinha, havendo males que facilmente poderiam ser confundidos ou ainda estar associados, afinal é presumível que em uma infecção do aparelho gastrointestinal, também houvesse cólica intestinal e diarreia, no entanto, dada a existência dessas três categorias distintas, suponho que fosse catalogado apenas o aspecto mais importante, ou seja, nesse caso, ou seria registrada a infecção ou a cólica ou a diarreia, já que não parece haver sentido explícito, para o mesmo caso, indicar três ocorrências distintas.

Por se tratar de números, é possível que um mesmo militar pudesse ser acometido em mais de uma ocorrência, o que também é reforçado pelo fato de algumas ocorrências serem ocasionais, como as stomatites (aparecimento de aftas na boca), já outras, como a varicela (catapora), certamente não acometiam o mesmo indivíduo mais de uma vez ao ano. E por se

tratar de um levantamento anual, ele considera de forma indireta a movimentação de pessoal do referido lugar, já que frequentemente militares eram movidos.

O ano de 1914 é o que apresenta maior disponibilidade de dados para discussão. Segue o efetivo da Marinha para o período:

Organização	Pessoal
Corpo da Armada	655
Corpo de Engenheiros Navais	25
Corpo de Saúde Naval	79
Corpo de Engenheiros-Maquinistas	296
Corpo de Comissários Navais	119
Quadro de Fiéis da Armada	72
Corpo de Marinheiros Nacionais	4.494
Corpo de Enfermeiros Navais	80
Batalhão Naval	544
Corpo de Mecânicos Navais	300
Corpo de Suboficiais	256
Escolas de Aprendizes-Marinheiros e Escola de Grumetes	1.648
Escola Naval (alunos)	211
Foguistas contratados	1.835
Total	10.624
Oficiais	1.046 (10%)
Praças (marinheiros)	9.578 (90%)

Tabela 40 Efetivo da Marinha em 1914

Considerei para tal quadro os dados de alguns corpos e dos estabelecimentos presentes no relatório ministerial de 1914 e, para as informações ausentes, o mesmo valor correspondente a 1913, já que não houve alterações significativas do efetivo exceto pela criação do corpo de suboficiais, neste ano. É possível ainda que o número fosse um pouco maior, já que alguns contratados, especificamente criados, dispenseiros, taifeiros e cozinheiros não parecem ser incluídos na conta, embora também não fossem militares. Alguns relatórios apontam ainda dois corpos cujas informações não constam a partir de 1909: o corpo de patrões-móres e o corpo de oficiais-marinheiros, cuja composição total não ultrapassava poucas dezenas. O corpo de práticos do Rio da Prata, mencionado em alguns relatórios de

forma passageira aparentemente era composto por pilotos e práticos recrutados sem grau hierárquico, mas cujo efetivo também não chegava a duas dezenas de pessoas, sendo assim, o efetivo de 10.624 para o ano de 1914, embora não seja totalmente preciso, é provavelmente muito próximo da média desse ano e as variações para os demais anos não é significativa, por essa razão, optei por apontar o efetivo apenas desse ano, ao contrário das ocorrências em saúde que variaram substancialmente, a saber:

Ano	Número total de ocorrências	Ocorrências na Amazônia
1914	19.276	1.334 (6%)
1915	11.446	728 (6%)
1917	8.250	258 (3%)
1918	10.897	647 (6%)

Tabela 41 Comparativo de ocorrências no período.

Em termos absolutos, poderíamos supor que durante o período, exceto em 1917, todos os militares da Marinha foram acometidos pelo menos uma vez de uma das moléstias apresentadas nos levantamentos, e em 1914, esse número chega a quase duas vezes. Entendo, assim, que pertencer à Marinha era aumentar os riscos de doenças consideravelmente, tendo em vista que os valores em si tem uma realidade interessante por trás. Primeiramente, porque se em todos os anos analisados o restante do Brasil correspondia a pelo menos 94% das moléstias registrada, apenas o caso dos estabelecimentos no Mato Grosso (Flotilha, Arsenal e Escola) representa a presença da força naval nos sertões do Brasil e o efetivo dessa região era semelhante ao amazônico com poucas variações dadas as embarcações circulantes no período, ou seja, é provável que os valores para essa porção central do país fossem semelhantes aos casos registrados na Amazônia mesmo pela semelhança de condições climáticas e ecossistêmicas, ou seja, excluindo-se a Amazônia e o Brasil central, a Marinha estava presente apenas no litoral, o que, teoricamente, representava a porção mais urbanizada do país (especialmente o Rio de Janeiro, onde concentrava-se a maior parte do efetivo, na esquadra) e mesmo assim, os indicadores de ocorrências seriam consideravelmente maiores: entre 94% e 97% de todos os casos. Por que servir à Marinha representava maior possibilidade de doenças?

Compreendo que a resposta se relaciona a eixos distintos e complementares sobre a saúde o cotidiano: primeiramente, ao longo de todo o período que analisei relatórios e jornais, as reclamações das condições sanitárias dos estabelecimentos e navios da Marinha eram

constantes. Em 1902, por exemplo, o jornal *Correio da Manhã* noticiou que o navio-escola Paquequer estava sendo preparado para a viagem de instrução dos aspirantes a guarda-marinha da Escola Naval, entretanto, após a inspeção do chefe do corpo de saúde naval, constatou-se que o estado era precário, especialmente porque havia 15 camas para 33 alunos²¹⁴. O jornal fez duras críticas ao ocorrido, chegando a caracterizar a “falta de seriedade do país” e dias depois, a viagem fora cancelada.

Embora o cancelamento, recomendado pelo contra-almirante Pereira Guimarães tenha ocorrido, é presumível que os outros navios de instrução estivessem em condições semelhantes, tendo em vista que durante o período analisado, todos os navios-escola eram, na realidade, navios de combate dispensados do serviço por concluírem pelo menos 20 anos na Marinha. Em outras circunstâncias, onde as viagens foram realizadas, é provável que os alunos dividissem leitos, ou dormindo em grupos ou se revezando na mesma, o que, é importante lembrar, ocorreu dentro de aposentos com grupos de camas nas porções mais internas de todos os navios de guerra. Em todos os casos, apenas o comandante e o estado-maior da embarcação tinha aposentos próprios, que ficavam nas porções mais altas e ventiladas. Os guardas-marinha passavam por essa situação nas viagens de instrução, mas os marinheiros e cabos espalhados por todas as embarcações militares do país conviviam diariamente com tal situação. A convivência em ambientes fechados e em grandes grupos era um fator agravante para qualquer doença contagiosa como é o caso da tuberculose, das gripes, sarampo, antrax, pneumonias e afins; por outro lado, o compartilhamento de camas ou roupas favorecia a contaminação por doenças como a catapora (varicela), por secreções contaminadas, ou de escabiose, pela infestação de piolhos e ovos. Nesse último caso, convém acrescentar que a peste, cujo vetor é justamente algumas espécies de pulgas de ratos, deva constar na lista pelo ambiente propício. Dadas as condições, especialmente desses marinheiros, entendo que os navios de guerra da Marinha serviam como grandes cortiços flutuantes, já que as discussões mais comuns sobre as condições desses aglomerados urbanos que culminaram com a revolta da vacina de 1910 são quase as mesmas que os alojamentos dos marinheiros, praças e, ocasionalmente, guardas-marinha na armada brasileira.

Se observarmos ainda os quadros, perceberemos que esse tipo de doença de contágio direto ou agravamento pelo ar em ambientes fechados ou pelo contato com secreções contaminadas respondeu por 347 casos em 1914 na Amazônia, 26% de todas as ocorrências na região ao longo do referido ano, considerando sarampo, catapora, escabiose, antrax,

²¹⁴ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Rio de Janeiro / *Correio da Manhã* / 1902 / Edição 235,

micose, tuberculose, astenia pulmonar, bronquites e broncopneumonias, congestão pulmonar e hemoptise e asma. Desses, os 122 casos de catapora ocorreram na Escola do Pará ao longo do ano, o que endossa tal perspectiva, já que os alojamentos da escola eram no prédio do Arsenal de Marinha como um improvisado e já que os alunos estudavam em regime de internato, o contato em ambiente fechado e com as secreções provenientes das bolhas era intenso. O caso das gripes também é emblemático, com 109 ocorrências na região e 1.635 no resto do país. A alta incidência, seja na Amazônia, seja no Rio de Janeiro atesta condições semelhantes no interior das embarcações, o que possivelmente ocorria porquê, indiferente da pequena diferença climática (tropical no segundo e equatorial na primeira), os alojamentos constituíam um microclima próprio, abafado, quente e úmido o suficiente para alastramento de agentes infecciosos. No caso específico de problemas relacionados a asma, congestões pulmonares, astenias pulmonares e hemoptise, é provável que os sintomas fossem agravados.

Há uma gama considerável de doenças relacionadas aos hábitos alimentares dos marinheiros na Amazônia. Em 1914, pelo menos 244 casos, correspondendo a 18% das ocorrências na região considerando anemia, beribéri, teníase, ascaridíase, cólicas renais e litíase renal, atonia e cólicas intestinais, congestão e cólicas hepáticas, hepatite e cirrose, dispepsia, diarreia, enterite e gastroenterite, embaraço gástrico e infecção intestinal, gastrites e icterícia. Desses, quatro não constam ocorrências na Amazônia segundo o quadro e há um número maior de ocorrências relacionados à beribéri e embaraços gástricos e infecções intestinais, com respectivos 80 e 84 casos.

É válido pontuar que a questão da alimentação e sua relação com cotidiano e doenças na Marinha fora bem analisada por Almeida, que levantou tabelas de alimentos consumidos nos navios de guerra estacionados e em viagem na esquadra pelo decreto 181 de 1890²¹⁵. No quadro a seguir, comparo os gêneros e as respectivas quantidades diárias a serem consumidas pelos navios da Flotilha do Amazonas em 1903²¹⁶ com a tabela feita pela autora:

Gênero	Flotilha do Amazonas		Esquadra (RJ)	
	Quantidade	Frequência	Quantidade	Frequência
Manteiga	15 g	7	15 g	7
Café em grãos	80 g	7	30 g	1

²¹⁵ ALMEIDA, Silvia Capanema P. de. Corpo, saúde e alimentação na Marinha de Guerra brasileira no período pós-abolição, 1890-1910. **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**. Rio de Janeiro, v. 19, supl., dez. 2012, p. 21.

²¹⁶ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / Ordem nº 48 da Flotilha do Amazonas.

Farinha de mandioca	0,25 L	4	0,30 L	6
Feijão	0,15 L	5	0,10 L	5
Azeite de oliva	-	-	0,02 L	1
Toucinho	40 g	7	40 g	6
Legumes e frutas	-	-	60 g	7
Bacalhau ou peixe	-	-	200 g	1
Pão	450 g	7	450 g	7
Batata inglesa	120 g	7	120 g	3
Arroz	70 g	2	50 g	2
Sal	0,02 L	7	0,01	6
Açúcar	180 g	7	90 g	7
Carne fresca (RJ) / Carne verde (Flot. Am.)	600 g	7	600 g	6
Vinho	-	-	0,15 L	7
Vinagre	0,010 L	7	0,010 L	6
Malte em pó	20 g	7	-	-
Farinha de milho	0,20 L	3	-	-

Tabela 42 Comparativo de gêneros consumidos na Flotilha do Amazonas e Esquadra no porto.

Gênero	Flotilha do Amazonas		Esquadra (RJ)	
	Quantidade	Frequência	Quantidade	Frequência
Manteiga	0,15 L	7	15 g	3
Bolacha	450 g	7	300 g	7
Café	20 g	7	60 g	7
Farinha de mandioca	0,30 L	4	0,30 L	7
Feijão	40 g	6	0,10 L	4
Azeite de oliva (RJ) / Azeite doce (Flot. Am.)	0,04 L	1	0,04 L	1
Toucinho	0,1 L	6	40 g	6
Legumes em conserva (picles)	-	-	14 g	7
Legumes secos (juliennes)	15 g	7	30 g	7
Bacalhau	50 g	1	350 g	1

Cebola-seca	-	-	½	6
Batata inglesa	-	-	120 g	4
Arroz	100 g	1	50 g	3
Sal	0,02 L	7	0,01	7
Açúcar	180 g	7	130 g	7
Carne em conserva	200 g	3	200 g	3
Carne-seca	200 g	3	200 g	3
Vinho	-	-	0,15	7
Vinagre	0,01 L	7	0,01	6
Batatas comprimidas	300 g	7	-	-
Malte em pó	350 g	7	-	-
Lombo de minas	0,25 L	3	-	-
Farinha de milho	30 g	3	-	-

Tabela 43 Comparativo de gêneros consumidos na Flotilha do Amazonas e Esquadra em viagem.

A alimentação nos dois locais, ainda que semelhante, guardava algumas diferenças interessantes, especialmente o menor consumo de verduras, legumes e frutas na Flotilha, por outro lado, o consumo de malte em pó e farinha de minas era exclusivo na região, além do lombo de minas e consumo de carne todos os dias quando os navios estivessem estacionados. A alimentação era um elemento de conflito, pois como pontua Almeida, a comissão de rações formada em 1904 considerou que os hábitos alimentares dos marinheiros os faziam rejeitar alguns gêneros impostos, especialmente as conservas inglesas, frequentemente atiradas ao mar, além do mais, as particularidades de cada região deveriam ser levadas em conta, pois, por exemplo, o consumo de charque no Rio Grande do Sul deveria ser preservado por se tratar da preferência dos marinheiros²¹⁷.

Em relação específica com as doenças, o caso das infecções intestinais mencionadas provavelmente mantinha relação com a conservação dos alimentos. Nas ordens do dia analisadas para o mesmo ano (1903), verifiquei que a compra dos gêneros era feita com regularidade, entretanto, não necessariamente era diária, exemplo do artigo 1º da ordem nº 9, de 24 de setembro de 1903, que estipulou o municiação de carne-seca às sextas-feiras e de bolacha às segundas²¹⁸. Conforme é possível observar no quadro acima, ela era consumida apenas três vezes na semana e somente quando os navios estavam em viagem, no entanto, a

²¹⁷ ALMEIDA, Op. Cit., 2012, p. 24.

²¹⁸ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / Ordem nº 9 da Flotilha do Amazonas.

tabela de rações estabelece o consumo do gênero às terças-feiras, quintas-feiras e domingo, no jantar e na ceia, ela seria consumida em 6 dias (não havia refrigeração nessas embarcações para conservação) e uma vez em viagem, a embarcação dificilmente poderia realizar paradas não previstas apenas para comprar mantimentos: ser marinheiro envolvia uma grande possibilidade de consumir alimentos estragados ou contaminados, considerando ainda a menção a parasitoses como teníase e ascaridíase.

A beribéri, conhecida como doença do marinheiro, revestiu-se em um dos grandes problemas de saúde à Marinha. Segundo Almeida, a beribéri, caracterizada pela carência de vitamina B1, era tanto um indício da alimentação deficiente dos marinheiros quanto um símbolo de controvérsia médica na força naval, isto porque embora já em 1904 a comissão de rações apontasse a necessidade de consumir mais legumes e menos arroz, as condições de instalação e higiene ainda eram apontadas como os principais fatores por juntas de saúde. Ainda segundo a autora, a descoberta da referida vitamina remete apenas a 1933. Considero interessante o tema para a tensão entre os novos e os antigos paradigmas médicos em conflito na virada do XIX para o XX²¹⁹.

De um modo geral, dois grandes paradigmas dominaram o cenário médico científico no período: a climatologia e a microbiologia. A primeira se refere a um processo mais longo de observação racional sobre o meio que, no entanto, tendeu a identificar o indivíduo como produto estrito de seu meio nas interpretações mais radicais, associando tanto os aspectos nosológicos como sociais, assim, o meio “degenerado” também produziria um indivíduo de mesma característica, o que provavelmente endossou tanto a visão colonialista europeia, como o caso clássico de *Coração das Trevas*, de Joseph Conrad, analisado por Edward Said²²⁰: o ambiente sombrio que Marlow percorreu no Congo era muito mais a projeção da perspectiva colonialista sobre o que Conrad e o pensamento inglês lançava sobre o trópico. É válido notar ainda que o pensamento determinista sobre o meio, do qual a climatologia era parte, não se restringiu à saúde, pois de Montesquieu, em *O Espírito das Leis*, até as obras de geopolítica de Meira Mattos, associou-se o clima gelado das zonas temperadas como o ambiente mais propício ao desenvolvimento de grandes civilizações, ao passo que o trópico seria o oposto.

A perspectiva microbiológica, cujo marco é o trabalho de Pasteur (daí também haver menção a microbiologia pasteuriana) e a descoberta dos microrganismos, se diferenciou por associar a doença não necessariamente ao meio pelo qual as doenças se desenvolveriam, mas

²¹⁹ Para uma excelente discussão sobre o tema, Vd. BENCHIMOL, Jaime Larry. A instituição da microbiologia e a história da saúde pública no Brasil. *Ciência & Saúde Coletiva*, v. 5, n. 2, p. 265-292, 2000.

²²⁰ SAID, Edward. *Cultura e Imperialismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

especialmente pelos micróbios presentes neles. Assim, o ambiente de propagação das doenças seria importante, mas especialmente pela higiene, a capacidade de manutenção de condições menos favoráveis a esses microrganismos. A microbiologia se diferenciou a nível científico especialmente pela constituição metodológica: enquanto a climatologia médica tendia mais à observação e associação, a microbiologia desenvolveu mecanismos mais complexos de análise e experimentação.

É interessante observar, inclusive, a hierarquia dos navios de guerra da Marinha quanto à saúde em decorrência da leitura científica sobre a propagação das doenças. Em 1903, quando a Divisão Naval do Norte ainda mantinha o comando da Flotilha do Amazonas, os marinheiros doentes nos avisos eram transferidos para o encouraçado Floriano, isso porque as ordens da Divisão explicitavam a preocupação com o ambiente arejado: como as dimensões do encouraçado eram superiores a todos os outros navios da armada na região, era maior a possibilidade de sobrevivência e evitar o contágio de doenças. Quanto menores as embarcações, maior a associação a um ambiente doentio, o que, compreendo, endossa a percepção da Amazônia como ambiente propício a doenças no contexto da Marinha, ainda que os dados apresentados não mostrem uma disparidade tão significativa na maioria dos casos.

A exceção a isso é a Malária. Em 1914, as infecções palúdicas na Amazônia corresponderam a 325 casos, considerando febre biliar, febre intermitente e cachexia palúdica, 24% do total de ocorrências na Amazônia (maior ocorrência individual) e 45% dos casos semelhantes em todo o país. É justamente esse o ponto de inflexão em termos quantitativos na distribuição de ocorrências de saúde no país. Mesmo nos anos seguintes, quando o número de ocorrências palúdicas diminuiu, a Amazônia continuou correspondendo a 17% a 19% de todos os casos. Há considerações importantes acerca do tema que farei a seguir.

A incidência considerável de malária na região, considerando ainda a incidência também notável no resto do país, essa doença se diferencia pelo modo de transmissão estar associado a um vetor específico, isto é, o mosquito. A historiografia que tem tratado da saúde no período tem ressaltado a discussão sobre a ascensão da medicina tropical nessa época, como já fora mencionado. O conceito de trópico, entretanto, perpassa pelo menos duas grandes problemáticas, bem trabalhadas na tese de doutorado de Schweickardt²²¹.

A disciplina Medicina Tropical fora criada em 1899 por Patrick Manson na London School Tropical of Medicine. A ideia, entretanto, era desde aquele momento ambígua, pois

²²¹ SCHWEICKARDT, Júlio Cesar. **Ciência, nação e região**: as doenças tropicais e o saneamento no estado do Amazonas, 1890-1930. Rio de Janeiro: Fiocruz/Fapeam, 2011.

essa categoria poderia referir-se tanto às doenças específicas do trópico como do trópico enquanto ambiente propício ao desenvolvimento de doenças. É importante destacar que as doenças específicas da região tropical eram (e são) relativamente poucas, sendo que grande parte das doenças problemáticas ao continente americano foram trazidas pelos europeus durante o processo de colonização, mas quando Manson propôs a hipótese do vetor, isto é, de que algumas doenças eram transmitidas por um intermediário (no caso, o mosquito): embora a malária, por exemplo, fosse comum na Europa, ela fora classificada como doença tropical²²² o “tropicalismo” devia-se muito mais às condições ambientais que favoreciam a proliferação dos mosquitos que pela endemia em si, além da grande circulação de pessoas pelos rios no auge da Belle Epoque, na virada do XIX para o XX, que também representava a circulação de doenças e doentes.

No caso específico dos navios e estabelecimento dos navios da Flotilha do Amazonas, o lastramento da água e a contenção para consumo poderiam ser agravantes na proliferação de mosquitos a bordo, mas é válido ressaltar que a questão sanitária serviu de um dos grandes entrepostos à saúde pública. No dia 9 de outubro de 1903, o jornal *Quo Vadis* noticiara que o igarapé que passava atrás da enfermaria militar do Exército, em Manaus, se transformou num depósito de lixo e animais mortos²²³. A situação de doenças na Flotilha foi um grande obstáculo à atuação da Marinha na região.

Entre o fim de 1903 e parte do ano de 1904, a quantidade de doentes e mortos na Flotilha e na Divisão Naval do Norte foi tão grande que no mesmo dia 9 de outubro, o *Jornal do Brasil* noticiou que a opinião predominante do Quartel-General da Armada era da dissolução da Divisão tendo em vista o número de baixas²²⁴. As baixas implicaram inclusive em crises de abastecimento e mudanças na cadeia e comando e relações hierárquicas, já que no dia 6 de outubro, o segundo tenente comissário 4ª classe Annibal de Paula Barros afastou-se do serviço por estar doente, e devido a isso, a requisição de municionamento de pão e carne não foram feitas, o que gerou reclamações sobretudo dos marinheiros ao comando da Flotilha²²⁵, que no dia 8, emitiu ordens para os fiéis dividirem os mantimentos existentes no navio-capitânia, o aviso *Jutahy*, para garantir parte da alimentação dos militares²²⁶. No dia 9 de dezembro, o fiel 2ª classe José Mariano da Silva foi desmuniado e afastado por haver se

²²² STEPAN, Nancy. Essay Review: Tropical Medicine and Public Health in Latin América. *Medical History*. n. 42, 1998, p. 24.

²²³ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / *Quo Vadis*: orgam de interesses populares / Ed. 176 / 9 de outubro de 1903.

²²⁴ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / *Jornal do Brasil* / Ed. 282 / 9 de outubro de 1903.

²²⁵ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / Ordem nº 16 da Divisão naval do Norte.

²²⁶ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / Ordem nº 17 da Divisão naval do Norte.

ausentado do aviso Teffé além do período previsto, o que provavelmente não gerou atraso na requisição de mantimentos apenas porque o cabo Artur José Gonçalves assumiu a função de fiel, ainda que não tenha sido promovido a segundo-sargento²²⁷. Na mesma linha, no dia 11, o segundo-sargento guardião do encouraçado Floriano retirou-se por questões de saúde e o cabo Jorge Pereira foi arvorado em seu lugar, mesma situação do cabo Bento Gonzaga de Souza em relação ao cruzador-torpedeiro Tupy²²⁸.

Ainda no dia 11 de dezembro, o comandante da Divisão, contra-almirante Alexandrino Faria de Alencar, deixou o cargo para tratar-se no Hospital Central de Marinha, no Rio de Janeiro, assumindo interinamente a função o capitão de mar e guerra José Pereira Guimarães, comandante do encouraçado Floriano, passando o comando interinamente ao primeiro tenente Américo José Cardozo. No mesmo dia, o comandante da Flotilha do Amazonas, capitão de fragata Luiz Pereira Arantes, deixou o cargo também em direção ao Rio de Janeiro para ser tratado, tendo o mesmo ocorrido com o secretário, segundo-tenente Leopoldo Nóbrega Moreira e o ajudante de ordens, cujo nome não fora mencionado na documentação, assumindo o comando temporário o segundo-tenente Oscar Guadalupe Baeta Neves.

No dia 3 de janeiro de 1904, José Pereira Arantes deixou o comando da Divisão por questões de saúde, vindo a falecer dois dias depois, 1h40 da manhã antes de embarcar ao Rio. Assumiu o comando o capitão de fragata Francisco dos Santos Motta. Por razões de saúde, a Divisão Naval do Norte passou a ser comandada, em menos de um mês, de um contra-almirante, cuja patente lhe renderia a direção de parte de uma esquadra, a um capitão de fragata, fora de suas atribuições. O mesmo ocorrera com o encouraçado Floriano, que passou seu comando de um capitão de mar e guerra ao primeiro tenente Américo Cardozo, que no dia 21 de janeiro também hospitalizou-se e passou o comando para o de igual posto Tancredo de Alcantara Gomes, consolidando o cargo o capitão-tenente Ticho Brabe de Araujo Machado no dia seguinte e ao capitão de fragata Francisco José Vieira. Apenas no dia 9 de fevereiro reassumira o comando da Divisão o oficial de posto correspondente, contra-almirante Joaquim Marques Baptista de Leão.

Nesse período, a junta de saúde formada pelos cirurgiões navais dos navios da Divisão se reuniu praticamente todos os dias para inspecionar os oficiais e praças que estivessem doentes, e caso fossem considerados inaptos, seriam internados nos navios, mandados à enfermaria militar do Exército, à Santa Casa de Misericórdia, ao Hospital da Beneficência Portuguesa, à enfermaria do Arsenal de Marinha do Pará ou ao Hospital Central de Marinha,

²²⁷ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / Ordem nº 40 da Divisão naval do Norte.

²²⁸ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / Ordem nº 42 da Divisão naval do Norte.

sendo nos dois últimos casos o transporte feito a bordo dos paquetes do Lloyd Brasileiro. Entre dezembro de 1903 e agosto de 1904, mais de uma centena de militares foram inspecionados com alguma doença e seguiram para um dos destinos. Curiosamente, uma das principais estratégias adotadas pela Flotilha para evitar mais casos foi a recomendação de 23 de janeiro de 1904, a pedido do comando da Divisão, para que fossem concedidos o maior número possível de licenças aos marinheiros para desembarcar e ir à terra, permitindo, inclusive, pernoitar após o jantar (final da tarde) e regressando apenas às 8 horas da manhã para que, convivendo menos no interior dos navios, houvesse menor contágio²²⁹.

A saúde enquanto fator de implicância direta ao exercício das funções da força naval revestiu-se num problema também ligado a ideia de modernização. Ressalto em especial aqui a implantação do gabinete de radioscopia no Hospital de Marinha em 1902 pelo primeiro tenente cirurgião naval 4ª classe José Ribas Cadaval. A implantação do diagnóstico por raios-X adquire especial importância, compreendendo, por conta da existência de um discurso consistente de modernização e progresso na Marinha antes dos encouraçados dominarem as páginas dos relatórios ministeriais e da Revista Marítima.

A descoberta dos raios-X por Röntgen em 1896 representou um avanço científico interessante, pois ao mesmo tempo em que a radiação eletromagnética se mostrou mais limpa que outras radiações conhecidas, ela também se revestiu em um mistério pela natureza diferenciada. De um modo geral, os raios-X emitidos de forma controlada dependem da passagem de corrente elétrica, por isso, depois de cessada a corrente, a radiação é igualmente cessada, o que significa que o grau de contaminação do meio é relativamente mais controlado, no entanto, constando de uma grande quantidade de energia, eles são ionizantes assim como a radiação gama e capazes de produzir queimaduras graves, assim como ocorrera ao industrial francês Arthur Radiguet que, segundo o Jornal do Brasil, teria contraído uma “espécie de lepra generalizada” devido a exposição prolongada aos raios-X²³⁰.

Cadaval levou adiante o projeto a partir da publicação de um artigo de sua autoria na Revista Marítima em 1902²³¹, onde caracterizou os raios-X como “a maior descoberta do século findo”²³². No artigo, ele ressaltara o uso deles para a medicina, demonstrando em cada sistema ou membro a utilidade no diagnóstico de doenças. É curioso notar que o fascínio diante das possibilidades médicas também revelava as possibilidades nefastas, como o que

²²⁹ Arquivo Nacional / Série Marinha / IVM 2432 / Ordem nº 17 da Divisão naval do Norte.

²³⁰ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Jornal do Brasil / 1906 / Ed. 42 / 11 de fevereiro.

²³¹ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1902 / Ed. 39 / Das vantagens da instalação de um gabinete de radioscopia no Hospital de Marinha, p. 1.091-1.105.

²³² Idem, p. 1.105.

Cadaval chamava de endodiascopia, que consistia na inserção de um emissor de raios-X na vagina de uma mulher grávida a fim de observar a formação e possíveis doenças do feto – expondo-o a altos níveis de radiação e possivelmente a queimaduras à mãe. É importante também esclarecer que a radioscopia era diferente e da radiografia. Esta expressão sequer fora originalmente designada para o exame, como na atualidade, mas para a comunicação via rádio, só sendo utilizada a “fotografia” em uma chapa queimada pela radiação algum tempo depois. Aquela consistia em um procedimento com o uso de um quadro fluorescente, onde o paciente deveria ser posicionado a alguns centímetros de distância e cerca de um metro do emissor. A radiação era emitida e deixava uma imagem temporária no quadro, a qual o médico poderia observar rapidamente até que ela se degradasse. A descoberta de ecrãs e chapas com tempo prolongado de duração permitiu o advento da radiografia.

Em 30 de junho de 1903, o *Jornal do Brasil* noticiara que a casa da moeda do Japão passou a utilizar a radioscopia para verificar o conteúdo intestinal dos funcionários, com a finalidade de descobrir o furto de moedas pela ingestão, noticiando o acontecido afirmando que “a novidade nos chega do Japão, que decididamente entrou na via do progresso”²³³. A notícia é interessante exatamente pelo teor da proposta de Cadaval, que já trabalhava tanto a radioscopia como as eletroterapias em seu consultório privado: a implantação do radiodiagnóstico na Marinha era revestida da ideia de progresso. A saúde era um sinônimo de progresso, a doença, de atraso. Desenvolver a saúde era um imperativo de uma Marinha moderna.

A realidade e o cotidiano dos marujos na Amazônia são tão diversos, complexos e amplos quanto a bacia hidrográfica que eles atuavam. Por isso mesmo, é necessário se pensar tanto nos eixos axiais dos quais emanam os meandros mais sorrateiros e longínquos que integram a região. No capítulo, busquei desbravar parte dessas águas caudalosas a partir de pequenas partes em contato com um todo maior e invisível, a nível de consciência: a ideia de modernização que permeou os discursos, comportamentos e ações ao longo do período analisado.

É imperativo que outros assuntos poderiam ter sido abordados se o espaço e o tempo de realização da pesquisa assim o permitissem, mas os horizontes desses mares certamente estarão abertos a outros navegadores que irão alcançar novas enseadas, estreitos e penínsulas.

Acima de tudo, procurei demonstrar que o corpo é uma parcela do cosmo que representa, em sua tímida presença, um universo tão grande quanto de possibilidades para as

²³³ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / *Jornal do Brasil* / 1903 / Ed. 181 / 30 de julho.

dimensões da História Militar e da Amazônia e que ele, tanto quanto os navios que passaram da madeira ao aço, das bombardas aos canhões de tiro rápido, é um espaço de discussão e modernização e, por isso mesmo, de conflito.

É curioso que ao estudar militares, cuja própria essência é a composição de um corpo, o espírito construído seja por razões de devir ou deontológicas, seja pelo imperativo da experiência cotidiana, se torna tão grande quanto o próprio universo que se pretende estudar e que precisa ser destrinchado, tanto pelo seu concreto como pelo abstrato para tal.

Considerações finais

Compreendo que o discurso da modernização da força naval brasileira especialmente na primeira década do século XX não foi um fato restrito aos anos de 1904 a 1906, quando da apresentação dos programas navais, mas fruto de um contexto maior, onde o poder das marinhas ganhou novos significados com a obra do almirante Mahan. O discurso de modernização da força naval era também o discurso de dominação, de soerguimento do país. Dominar os mares era dominar as condições necessárias ao progresso. A prática da modernização através dos grandes navios encouraçados e cruzadores se revestiu, no âmbito militar, na construção de uma nova arte da guerra. Não se tratava mais de persistir em combates navais que deveriam ser assistências aos terrestres, mas a partir de Mahan, o significado da guerra naval era a vitalidade das próprias nações. A arte da guerra com os poderosos mastodontes dos mares era a possibilidade de uma máquina vencer todo um conflito.

Das contradições técnicas do projeto de modernização com os rios, com os meandros da bacia hidrográfica do Amazonas, nascera, de forma não planejada, um outro tipo de modernização, o que também pressupõe a dominação dos rios, mas cujas nuances são diferentes. A guerra nos rios não é igual à nos mares, como fora discutido. Assim, nasceu uma arte da guerra nos rios que respeitou suas próprias características, bem como demandou o conhecimento daqueles homens que diariamente serviam na região.

Da arte da guerra ao cotidiano, este trabalho pretendeu ainda explorar os efeitos da modernização, do exercício do poder naval e das discussões técnicas e militares sobre os ofícios, sobre as relações entre os marinheiros em sentido amplo e sobre o corpo desses militares. Aqui, o corpo é presumido, como em Foucault, como um espaço privilegiado de atuação do poder numa sociedade contemporânea que substituiu gradativamente métodos de controle considerados bárbaros, como a escravidão e a chibata, por outros mais sutis e específicos, como o discurso sobre o papel de marujos e oficiais na construção do espírito militar e de corpo.

As pesquisas acerca da história da Marinha brasileira e mesmo no tema específico sobre a atuação dela na Amazônia geram um oceano de informações e possibilidades a serem trabalhadas. Nesta dissertação, procurei elencar os pontos que considerei cruciais para a hipótese tratada. É evidente que caberá espaço para problematizações e, na velocidade em que as pesquisas avançam, mesmo conclusões anteriormente pensadas podem se tornar obsoletas.

No bojo das possibilidades, considero importante o seguimento dos trabalhos acerca do tema, o qual será feito em artigos que estão em fase de elaboração e que provavelmente

não caberiam neste trabalho por desviarem relativamente do eixo central. Sobre a importância da Revista Marítima Brasileira, a relação de Mahan com os estudos históricos e a escrita da história e a formação de praças e oficiais são alguns dos temas os quais vislumbro trabalhar de maneira mais específica.

Em torno da arte da guerra, a modernização e as particularidades amazônicas, considero vias muito interessantes para melhor compreensão da natureza humana e das sociedades que constituem, sob a baliza temporal, grande parte do ofício de historiador o qual busco consolidar.

Referências bibliográficas

- ACEVEDO MARIN, Rosa Elizabeth. **Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia nos séculos XIX e XX**. Belém: Paper do NAEA, 2004.
- ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e. O Barão do Rio Branco e a política internacional. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, ed. 252, v. 122, 4º tomo, pp. 167-196, 2002.
- ALSINA JUNIOR, João Paulo. **A esfinge e o Tridente: Rio-Branco, Grande Estratégia e o Programa de Reaparelhamento Naval (1904-1910) na Primeira República**. Tese de Doutorado. Instituto de Relações Internacionais. Brasília: Universidade de Brasília, 2014.
- ARAÚJO, Johny Santana de. A construção do Poder Naval brasileiro no início do século XX: dos programas navais à grande guerra (1904-1917). **Navigator**. Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 69-86, dez. 2005.
- ARAÚJO, Johny Santana de. “A guerra que vai acabar com todas as guerras”: o Brasil na Primeira Grande Guerra – a mobilização da sociedade e o engajamento da Marinha – 1917-1918. **História: Debates e Tendências**. V. 14, n. 2, jul./dez. 2014, p. 318-333.
- ARAÚJO NETO, José Carlos de. **A estratégia naval brasileira na geopolítica comparada do Atlântico Sul no início do século XX (1902-1914)**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História Comparada. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2008.
- ARIAS NETO, José Miguel. “A Revolta da Armada de 1893: um ‘fato’ construído”. In: OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles; PRADO, Maria Lígia Coelho; JANOTTI, Maria de Lourdes Monaco. **A história na política, a política na história**. São Paulo: Alameda, 2006.
- BULL, Hedley. **A sociedade anárquica: um estudo sobre ordem política no direito internacional**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.
- CANDIDO, Roberto Gomes. A Divisão Naval em Operações de Guerra (A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial). **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, ed. 238, v. 115, 3º tomo, pp. 127-144, 1995.
- CAPANEMA P. DE ALMEIDA, Silvia. A modernização do material às vésperas da revolta dos marujos de 1910. In: **Estudos históricos**. Rio de Janeiro, vol. 23, n. 45, janeiro-julho de 2010.
- _____. Corpo, saúde e alimentação na Marinha de Guerra brasileira no período pós-abolição, 1890-1910. **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**. Rio de Janeiro, v. 19, supl., dez. 2012, p. 15-33.
- _____. Do marinheiro João Cândido ao Almirante Negro: conflitos memoriais na construção do herói de uma revolta centenária. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 31, nº 61, p. 61-84, 2011.
- _____. Os marinheiros nacionais e a ideia republicana: circulações, revolta e apropriações (anos 1910). **Antíteses**. V. 7, n. 13, p. 47-59, jan.-jul. 2014.
- CARVALHO, José Murilo. **Forças Armadas e Política no Brasil**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.
- CASTRO, Celso. **O Espírito Militar: um antropólogo na caserna**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar editor, 2005.
- CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor; KRAAY, Hendrik. **Nova História Militar Brasileira**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.
- CLAUSEWITZ, Carl von. **Da Guerra** [tradução Maria Teresa Ramos] – 3ª ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2010 (Clássicos WMF).
- COMANDO DO 4º DISTRITO NAVAL. A Marinha na Amazônia. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, ed. 238, v. 115, 4º tomo, pp. 19-43, 1995.
- COUTO, Felipe Rabelo. A Questão do Acre e a solução nacional de Rui Barbosa. **Veredas da História, [online]**, v. 8, n. 1, 2015, p. 54-85.

- DOMÍNGUEZ, Camilo. Importância dos rios no Sistema de transporte da Amazônia. In: ARAGÓN, Luis; CLÜSENER-GODT, Miguel (orgs.). **Problemática do uso local e global da água da Amazônia**. Belém: NAEA, 2003.
- DORATIOTO, Francisco. O Brasil no Mundo. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz (org.). **A abertura para o mundo 1889-1930, História do Brasil Nação: 1808-2010, vol. 3**. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2012.
- GUEDES, Max Justo. O Barão do Rio Branco e a Modernização da Defesa. In: CARDIM, Carlos Henrique; ALMINO, João (orgs.). **Rio Branco, a América do Sul e a modernização do Brasil**. Rio de Janeiro: EMC, 2002, p. 307-330.
- FARIAS, William Gaia. **A construção da República no Pará (1886-1897)**. Tese de doutorado. Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2005.
- FARIAS, William Gaia; NUNES PEREIRA, Pablo. A Marinha de Guerra na Amazônia: atuação e questões de modernização técnica (final do século XIX e início do XX). **Navigator**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 20, pp. 55-69.
- FOUCAULT, Michel. Conferência 4. In. **As verdades e as formas jurídicas**. 3. Ed. Trad. Roberto Cabral de Melo Machado. Rio de Janeiro: Nau, 2003, p. 79-102.
- FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1990.
- FLORES, Elio Chaves. A consolidação da República: rebeliões de ordem e progresso. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília A. N. (orgs.). **O tempo do liberalismo excludente – da Proclamação da República à Revolução de 1930**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016 (O Brasil Republicano; v.1)
- FREIRE, Tarantini Pereira. **Militarização infantil e controle social no Maranhão provincial: em busca de pequenos marinheiros para a Armada (1870-1900)**. Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Maranhão, São Luiz, 2014.
- HERMES, Mário Jorge da Fonseca. Os militares e a política durante a República (parte XXVIII). **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, ed. 245, v. 119, 2º tomo, pp. 39-55, 1999.
- HOBBSAWM, Eric. **A Era dos Extremos, o breve século XX (1914-1991)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2ª edição, 38ª reimpressão, 2008.
- HOBBSAWM, Eric. **A Era dos Impérios (1875-1914)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 12ª edição, 2008.
- LAVENÉRE-WANDERLEY, Nelson. **História da Força Aérea Brasileira** 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira LTDA, 1975.
- LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Tradução Bernardo Leitão [et. al.]. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990.
- MARTINS FILHO, João Roberto. **A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.
- MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. Atuação da Marinha no combate às revoltas ocorridas em São Paulo, em julho de 1924. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, ed. 242, v. 117, 1º tomo, pp. 99-109, 1997.
- NUNES PEREIRA, Pablo. **Considerações sobre o Espírito Militar na Marinha (final do século XIX e início do XX)**. Trabalho de Conclusão de Curso. Especialização em História do Brasil. Rio de Janeiro, Universidade Cândido Mendes, 2016.
- NUNES PEREIRA, Pablo. O sentido da modernização: poder naval, imperialismo e segurança nacional no Brasil. In: Simpósio de História em Estudos Amazônicos, II, 2015. Belém: **Anais do II Simpósio de História em Estudos Amazônicos** vol. 4: Estado, culturas políticas & militares. Belém: Editora Açai, 2015, pp. 88-97.
- SARGES, Maria de Nazaré. **Belém: riquezas produzindo a Belle Époque (1870-1912)**. Belém: Paka-Tatu, 2002.
- SAID, Edward. **Cultura e Imperialismo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

- SCAVARDA, Levy. **História da Flotilha do Amazonas**. Duque de Caxias: Imprensa Naval, 1968.
- SCHWEICKARDT, Júlio Cesar. **Ciência, nação e região: as doenças tropicais e o saneamento no estado do Amazonas, 1890-1930**. Rio de Janeiro: Fiocruz/Fapeam, 2011.
- STEPAN, Nancy. Essay Review: Tropical Medicine and Public Health in Latin América. **Medical History**. n. 42, 1998.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva. História da construção naval no Brasil parte III. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, ed. 244, v. 118, 2º tomo, pp. 147-162, 1998.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva. História da construção naval no Brasil parte IV. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, ed. 245, v. 118, 3º tomo, pp. 159-190, 1998.
- TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Pensando a noção de fronteira: um olhar a partir da ciência geográfica. In: NASCIMENTO, Durbens Martins. **Amazônia e Defesa: dos fortes às novas conflitualidades**. Belém: Editora do NAEA, 2010, p. 101-124.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, ed. 248, v. 120, 4º tomo, pp. 131-197, 2000.
- WERNECK SODRÉ, Nelson. **História Militar do Brasil**. 2. Ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

Fontes Pesquisadas

1. Biblioteca Nacional:

Série Marinha

+ Registros de Bordo da Canhoneira Guarany.

- Notações: IVM 813 (20 de outubro de 1885 a 12 de junho de 1886), IVM 822 (7 de novembro de 1889 a 7 de fevereiro de 1890), IVM 831 (9 de julho de 1891 a 13 de maio de 1892), IVM 837 (17 de maio de 1892 a 8 de junho de 1893), IVM 842 (12 de março a 22 de junho de 1891), IVM 869 (12 de outubro de 1890 a 16 de março de 1891), IVM 978 (contém informações sobre os compartimentos da canhoneira), IVM 979 (27 de abril de 1889 a 6 de outubro de 1890), IVM 1.118 (1 de julho de 1893 a 8 de abril de 1894), IVM 1.120 (23 a 24 de julho de 1892), IVM 1.141 (28 de julho de 1897 a 3 de março de 1898), IVM 1.144 (19 de agosto de 1890 a 21 de agosto de 1895) e IVM 2353 (12 de maio de 1899 a 17 de setembro de 1900).

+ Ordens do dia do comando da Flotilha do Amazonas.

- Notações: IVM 2432 (1903-1904), IVM 2490 (1891-1893), IVM 2491 (1898-1903), IVM 2672 (1887-1891) e IVM 2676 (1882-1891).

2. Arquivo Público do Estado do Pará

Segurança Pública

+ Fundo Chefatura de Polícia

- Laudos médicos (1909-1910), notações: 16 e 21.

- Minutas de ofícios (1907-1918), notações: 8B, 27, 28, 58, 62, 103, 128 e 138.

- Ocorrências policiais (1909-1910), notação 17.

- Ofícios (1909), notações: 13, 14, 15 e 18.

- Ofícios diversos (1912-1918), notações 41, 84, 88, 90 e 144.

- Ofícios recebidos (1910-1919), notações: 20, 31, 33, 45, 46, 89, 92, 93, 94, 125, 126, 130, 140, 143 e 146.

- Registro de ofícios (1908-1918), notações: 131, 132 e 137.

+ Fundo Polícia Civil do Estado

- Minutas de ofícios (1916-1919), notações: 7, 8, 20, 21 e 23.

- Ofícios (1916-1917), notação 10.

- Ofícios diversos (1917-1918), notações: 18, 19 e 22.
- Ofícios expedidos (1916-1917), notações: 9 e 14.
- Ofícios recebidos (1917-1919), notações: 6, 11, 12, 15, 16 e 25.

3. Legislação Federal

- + Constituição de 1891. Presidência da República / Casa Civil / Subchefia de Assuntos Jurídicos / Constituição de 1891. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao91.htm.
- + Leis e decretos federais. Câmara dos Deputados / Atividade Legislativa / Legislação. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao>

4. Hemeroteca Digital Brasileira

- + Periódicos, jornais e especificamente, a *Revista Marítima Brasileira*, 1890-1918. Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em <http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>

5. Relatórios provinciais

- + Província do Amazonas / Estado do Amazonas, 1890-1918. Center for Research Libraries: global resource network / Brazilian Government Documents / Provincial Reports (1830-1930) / Amazonas. <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/amazonas>

- + Província do Pará / Estado do Pará, 1890-1918. Center for Research Libraries: global resource network / Brazilian Government Documents / Provincial Reports (1830-1930) / Pará. <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/par%C3%A1>

6. Relatórios ministeriais

- + Ministério da Agricultura, 1890-1918. Center for Research Libraries: global resource network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Agricultura. <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/agricultura>

- + Ministério da Marinha, 1890-1918. Center for Research Libraries: global resource network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Marinha. <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>

- + Ministério da Viação e Obras Públicas, 1890-1918. Center for Research Libraries: global resource network / Brazilian Government Documents / Ministerial Reports (1821-1960) / Viação e Obras Públicas. http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/via%C3%A7%C3%A3o_e_obras_p%C3%ABlicas

7. MENDONÇA, Mario F.; VASCONCELOS, Alberto. **Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira**. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1943.

- Informações de navios que serviram à Marinha. Avisos: Fernandes Vieira, Juruena, Jutahy, Oyapock, Taquary, Tavares de Lyra, Teffé, Tocantins, Trindade e Vidal de Negreiros; caçadorpedreiro Gustavo Sampaio; canhoneiras fluviais Acre, Amapá, Juruá e Missões; canhoneiras Camocim, Cananea, Carioca, Guarany, Iniciadora e Traripe; contratorpedeiros Alagoas, Amazonas, Matto Grosso, Pará, Parahyba, Paraná, Piauí, Rio Grande do Norte, Santa Catarina e Sergipe; monitores Rio Grande, Pernambuco e Bahia; cruzadores 15 de novembro, Barroso, Nictheroy, Parnahyba, Paysandy, Republica, Tiradentes e Tonelero; cruzadores-torpedeiros Tamoyo, Tupy e Tymbira; navios-escola Benjamin-Constant, Primeiro de Março, Tamandaré e Trajano; vapor Andrada; encouraçados Aquidaban, Deodoro, Floriano, Minas Geraes,

Piauhy, Riachuelo, Rio de Janeiro e São Paulo; scouts Bahia e Rio Grande do Sul; submarinos F-1, F-3 e F-5, torpedeiras Araguary, Bento Gonçalves, Beta, Gama, Goyaz, Iguatemy, Pedro Affonso, Pedro Ivo, Sabino Vieira, Silvado e Tamborin.

8. MAHAN, Alfred Thayer. **The influence of sea power upon history 1660-1783**. Boston: Little, Brown & Co. 1890.

9. DAVIS, Tenney L. **The Chemistry of Powder and Explosives**. London: C. Hurst and Co, 1943.

10. ESTADO DO AMAZONAS. **Movimentos revolucionários de 30 de Dezembro de 1892 e de 26 e 27 de Fevereiro de 1893**. Rio de Janeiro: Companhia Typographica do Brazil, 1894.

ANEXO – IMAGENS

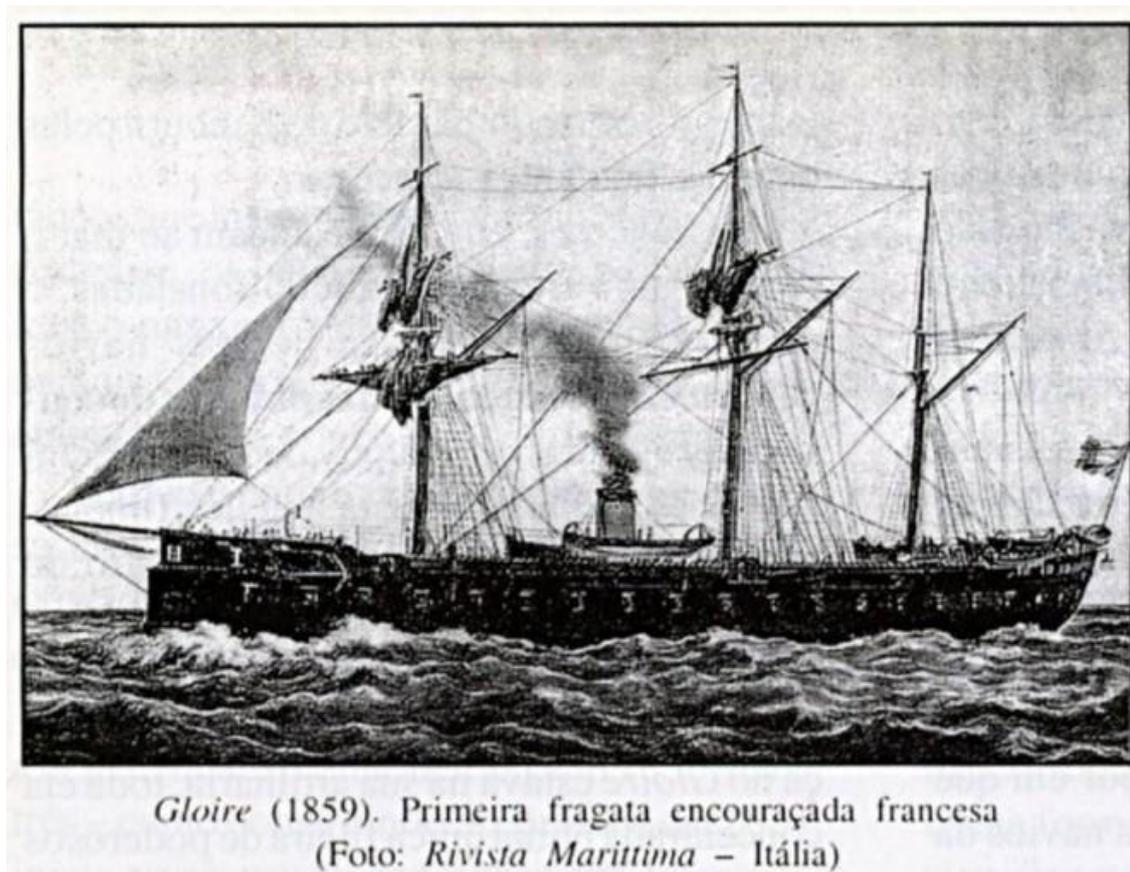


Figura 12 – Ilustração da Fragata encouraçada *Gloire*.²³⁴

²³⁴ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2000 / Edição 248 / Volume 120 / Números 10, 11 e 12 / A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil, p. 143.



Figura 13 - Miniatura em escala da fragata Gloire.²³⁵

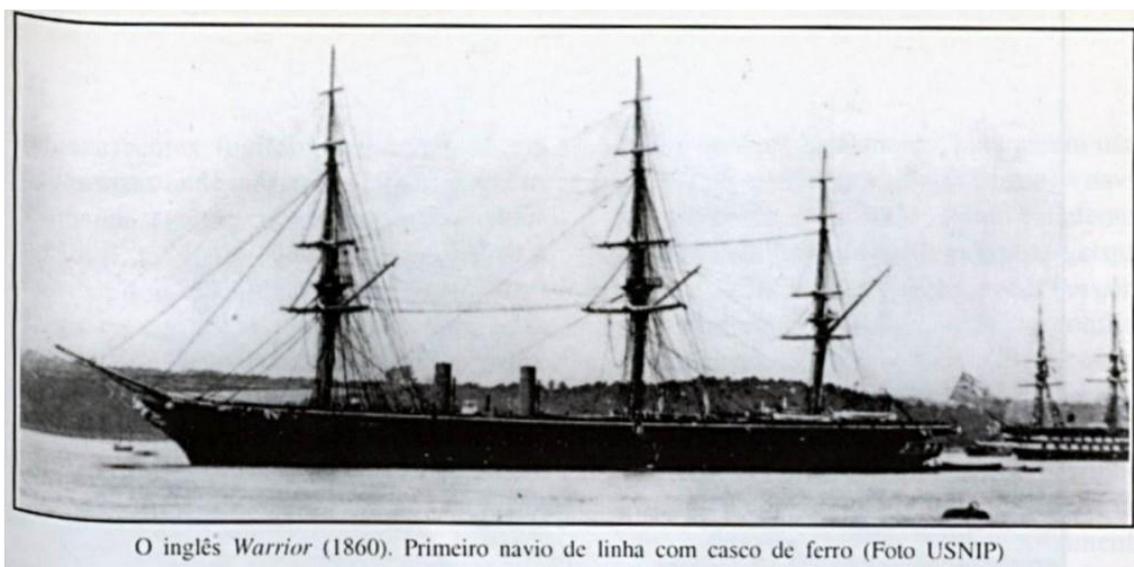


Figura 14 - Encouraçado Warrior.²³⁶

²³⁵ Vd. <http://www.musee-marine.fr/content/la-gloire>.

²³⁶ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2000 / Edição 248 / Volume 120 / Números 10, 11 e 12 / A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil, p. 145.

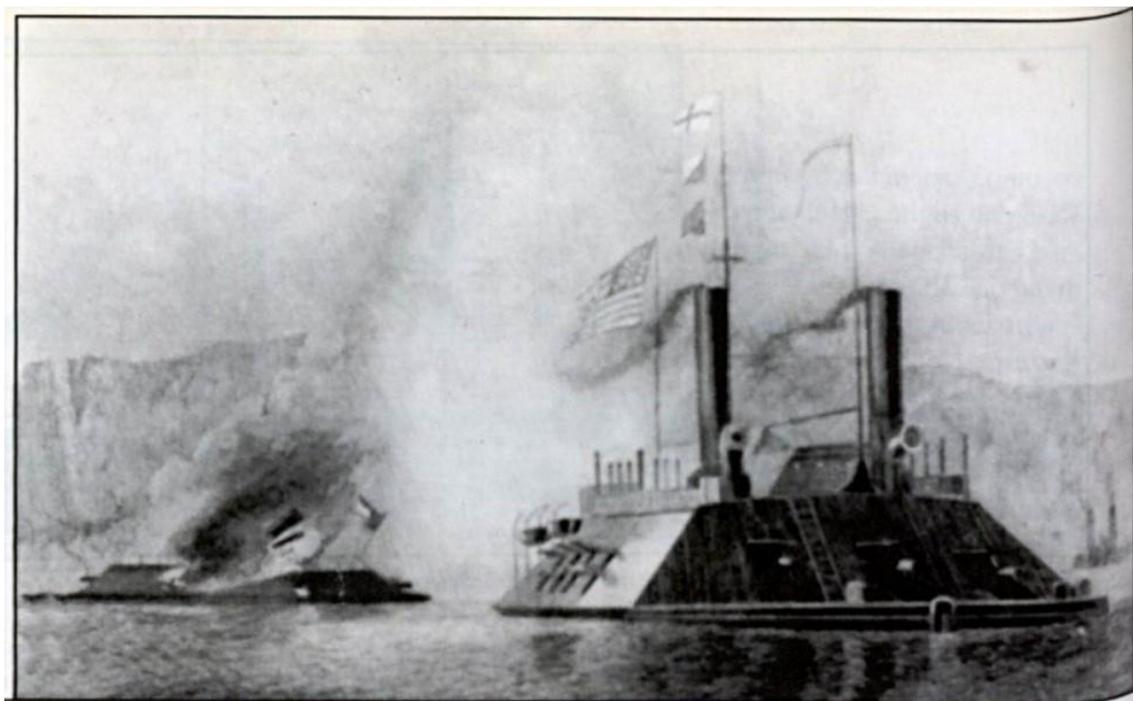


Figura 15 - Encouraçado Virgínia.²³⁷

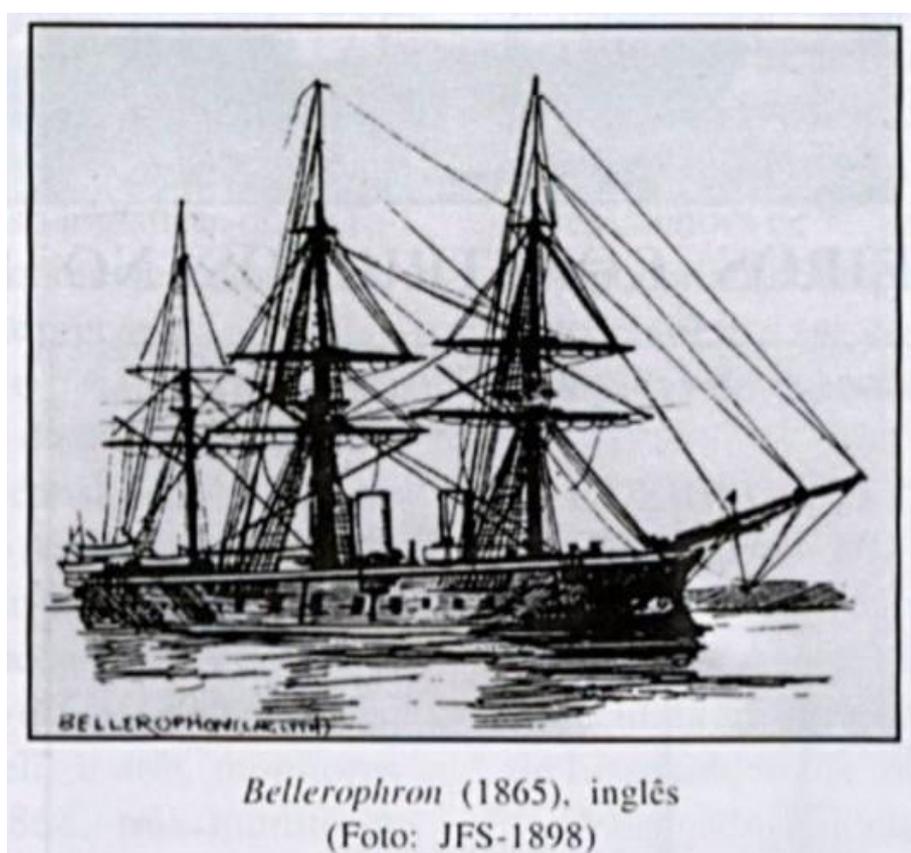


Figura 16 - Encouraçado Bellerophon.²³⁸

²³⁷ Idem, p. 146.

²³⁸ Ibid., p. 152.

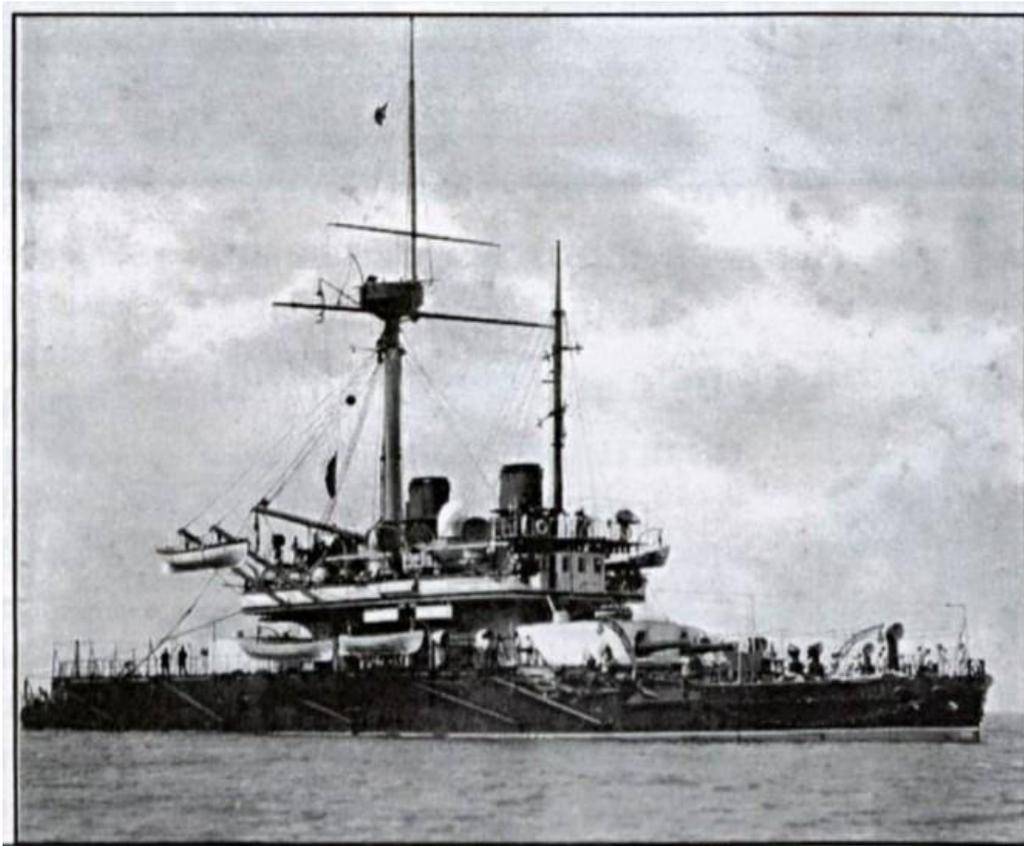


Figura 17 - Encouraçado Thunderer²³⁹

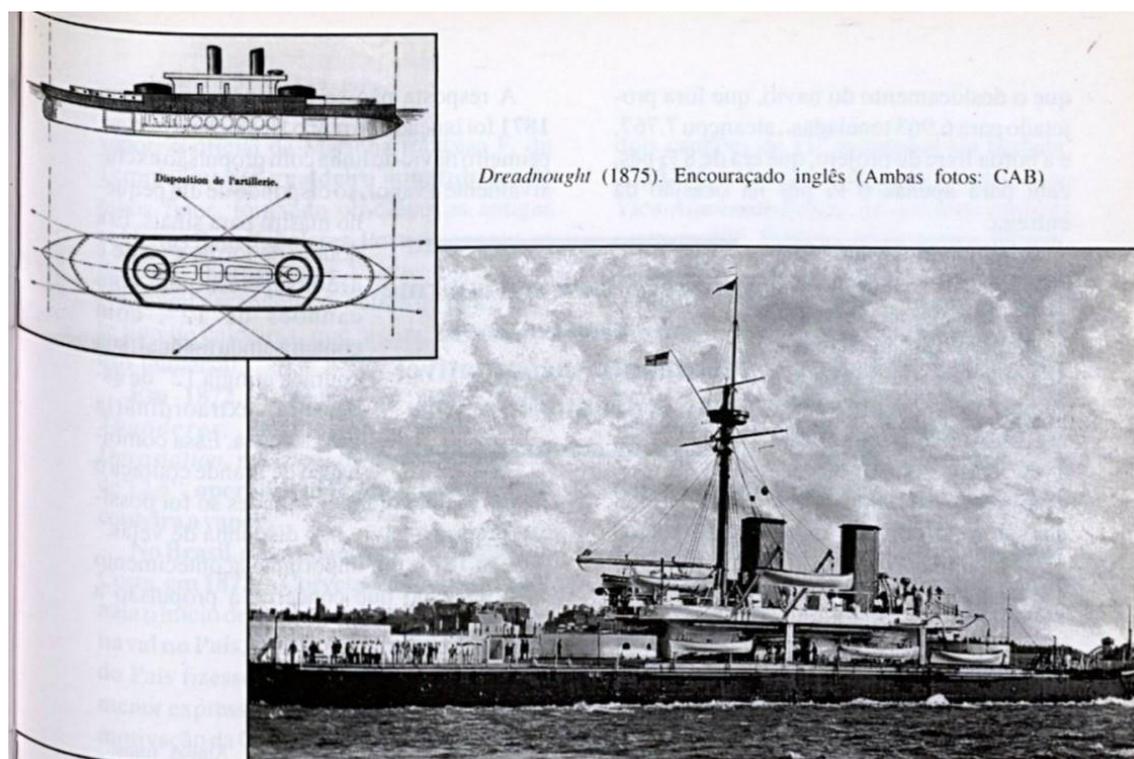


Figura 18 - Encouraçado Dreadnought²⁴⁰

²³⁹ Ibid., p. 158.

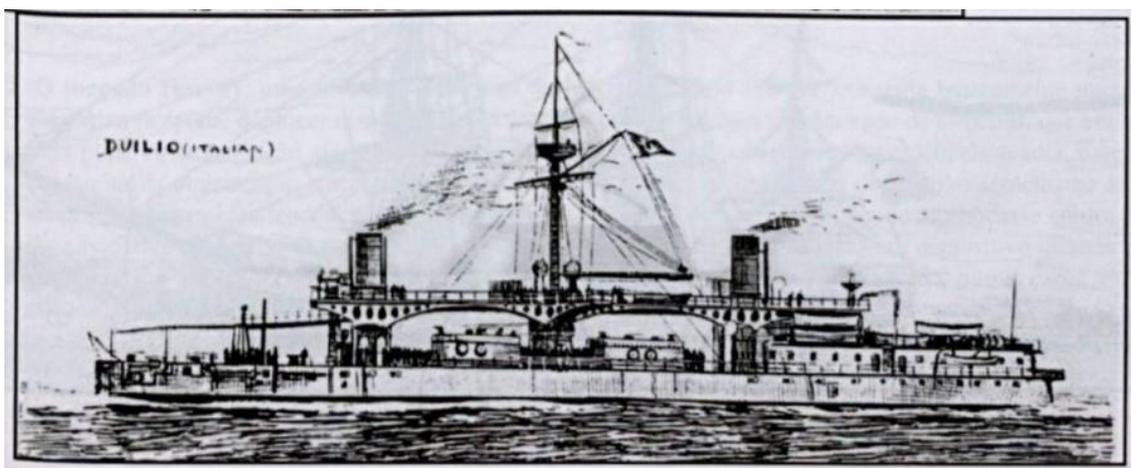


Figura 19 - Encouraçado Duílio²⁴¹

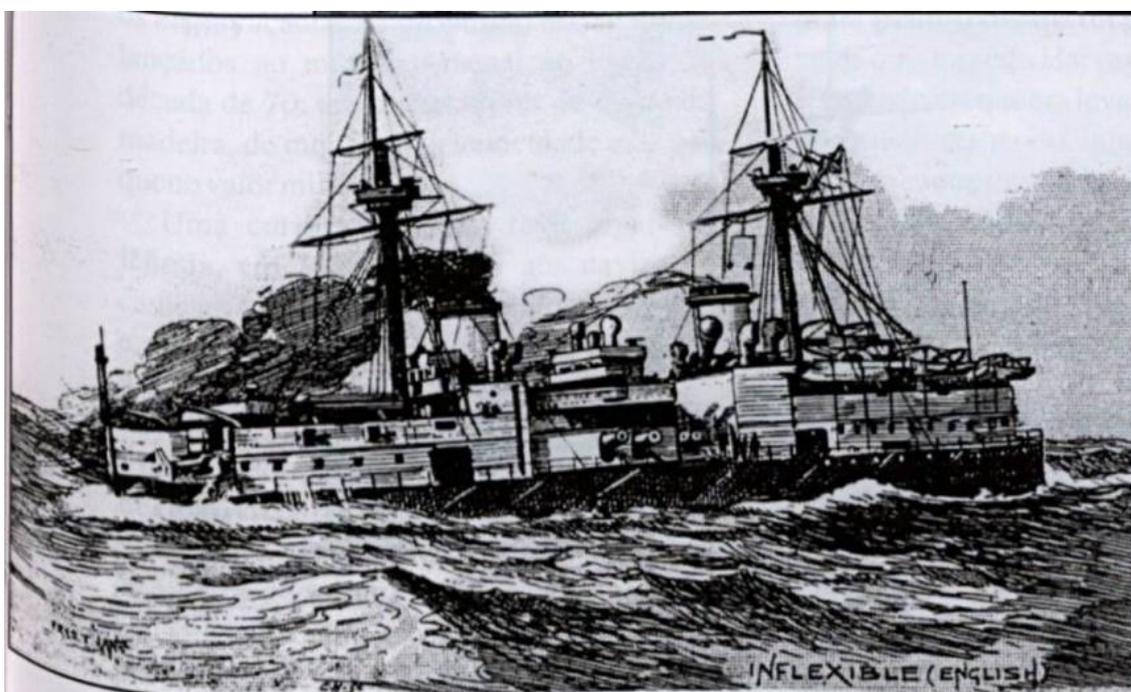


Figura 20 - Encouraçado Inflexible.²⁴²

²⁴⁰ Ibid., p. 157.

²⁴¹ Ibid.

²⁴² Ibid.

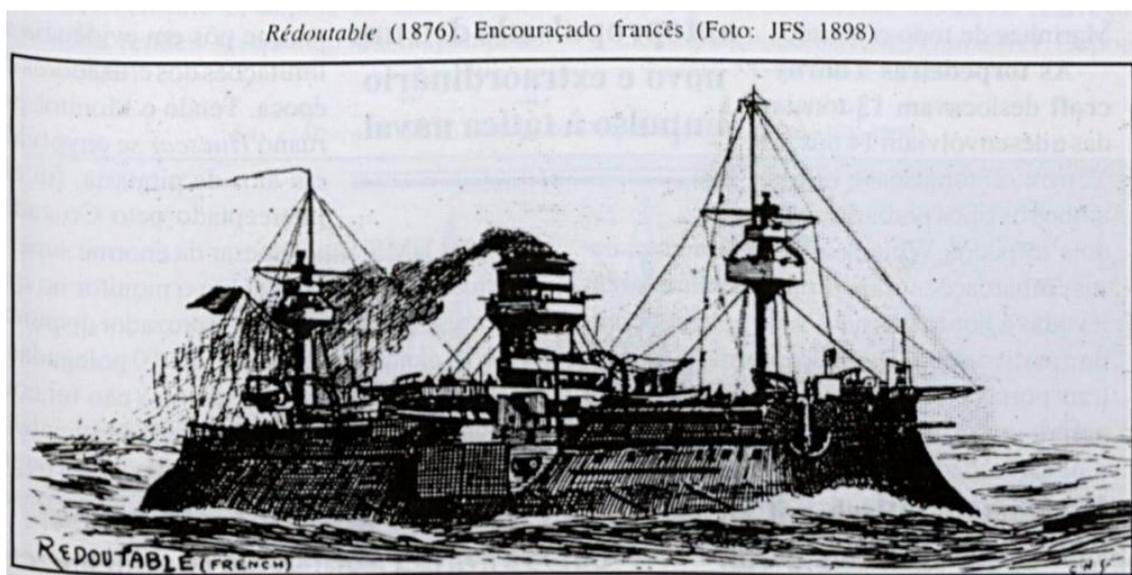


Figura 21 - Encouraçado Redoutable.²⁴³

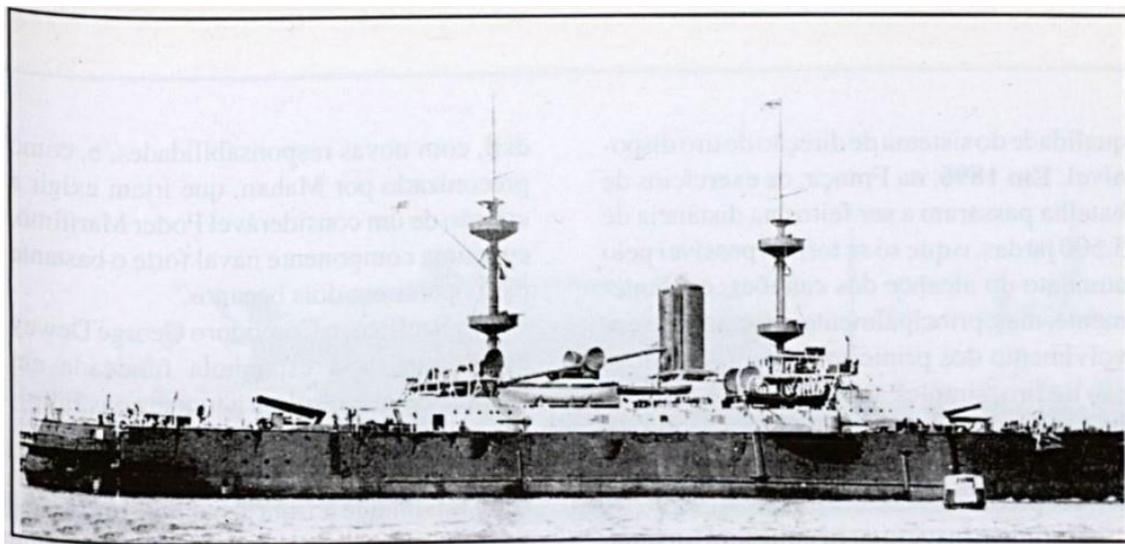


Figura 22 - Encouraçado HMS Majestic, símbolo de navios chamados pré-Dreadnoughts, por se aproximarem do desenho e dos equipamentos do encouraçado inglês de 1906.²⁴⁴

²⁴³ Ibid., p. 161.

²⁴⁴ Ibid., p. 177.

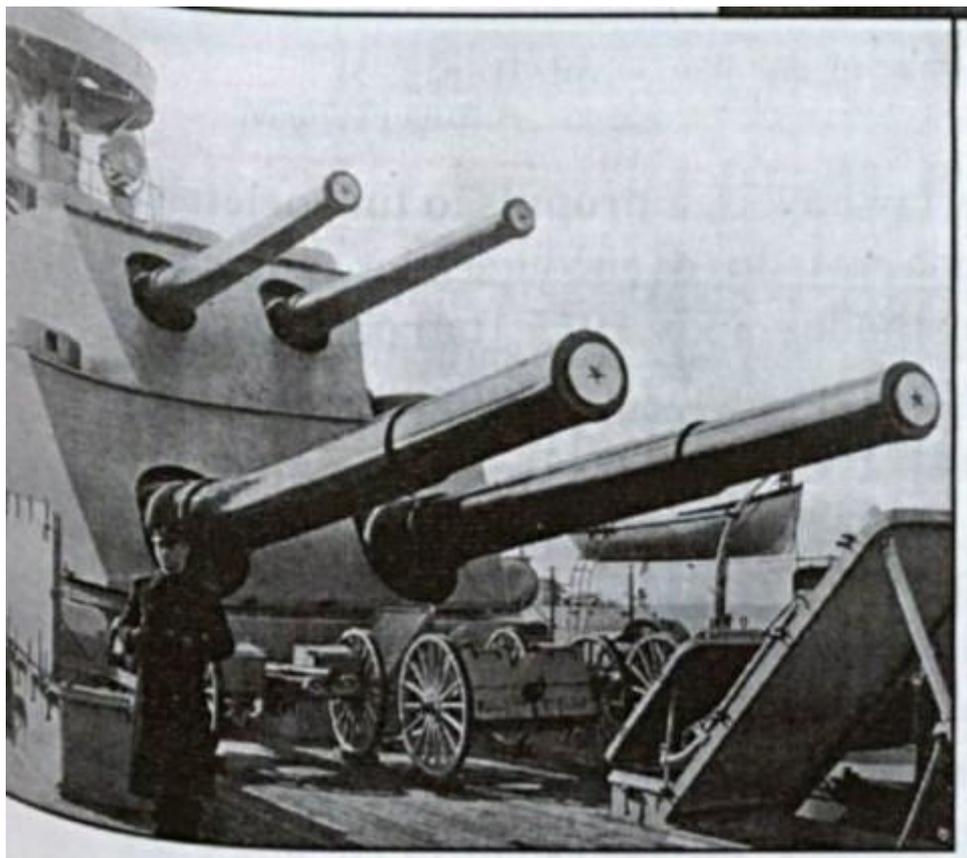


Figura 23 - Exemplo de torre de dois canhões no USS Georgia, encouraçado americano. Na imagem, a torre principal ainda possui uma torre secundária acima.²⁴⁵

²⁴⁵ Ibid., p. 193.

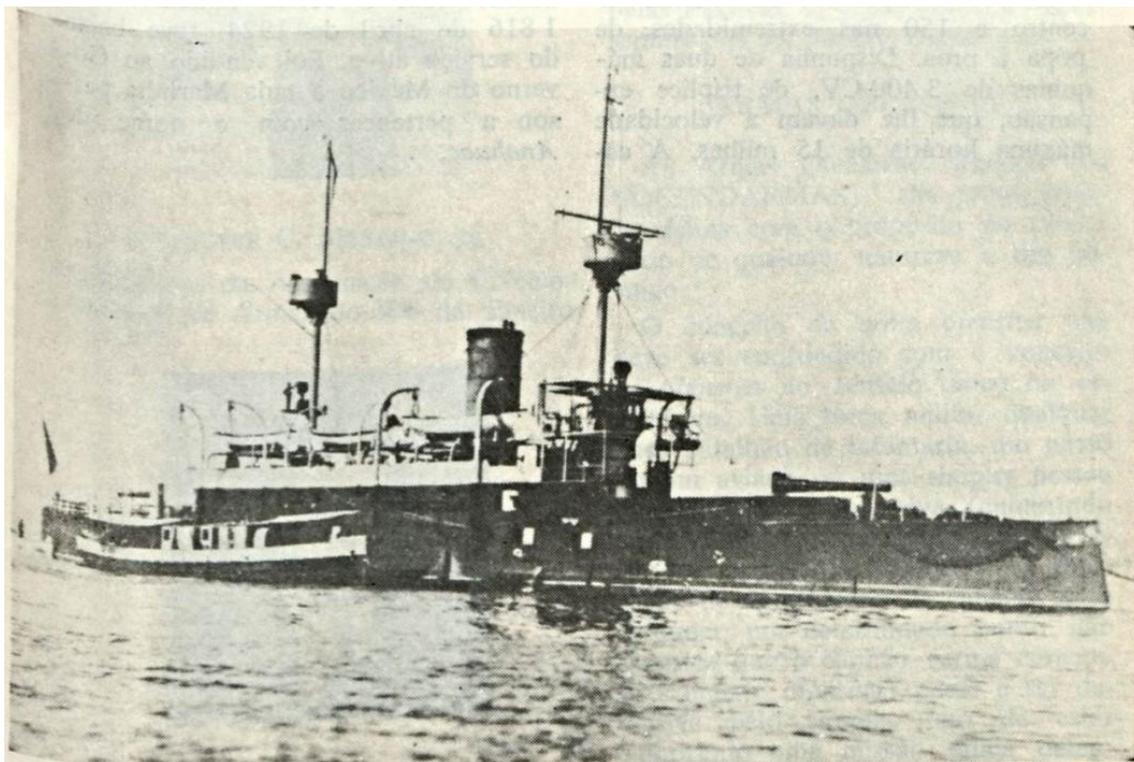


Figura 24 - Encouraçado Deodoro, irmão do Floriano. À frente, é possível ver a torre com os canhões de 240 mm.²⁴⁶

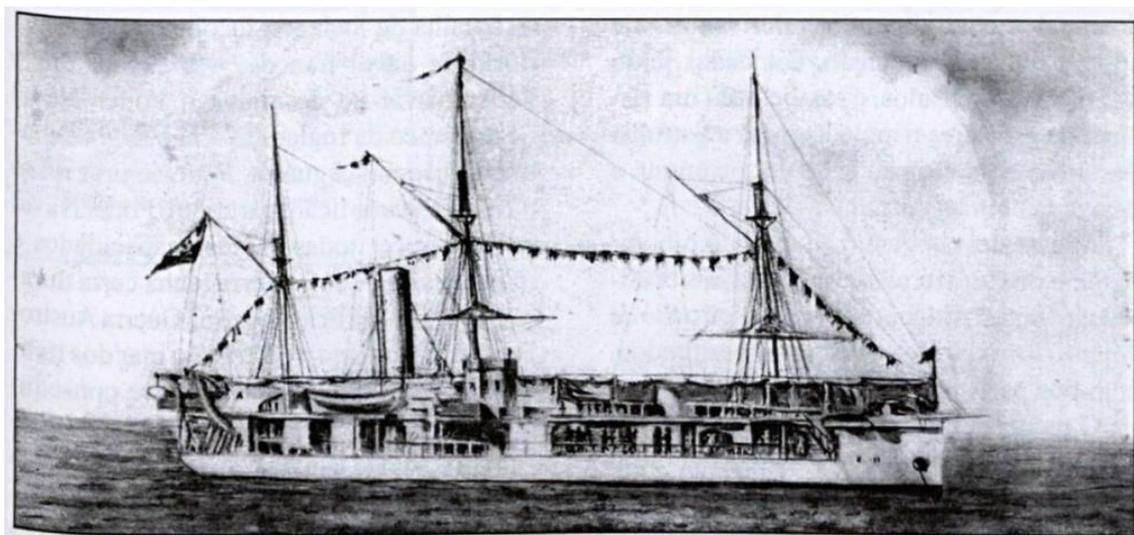


Figura 25 - Encouraçado ou Monitor Fluvial Bahia, participante da Guerra do Paraguai ainda em serviço na virada do XIX para o XX²⁴⁷

²⁴⁶ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1981 / Volume 208 / Números 1, 2 e 3 / A Marinha de outrora / p. 145.

²⁴⁷ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2002 / Edição 252 / V. 122 / Números 10, 11 e 12 / O Barão do Rio Branco e a política internacional, p. 155.

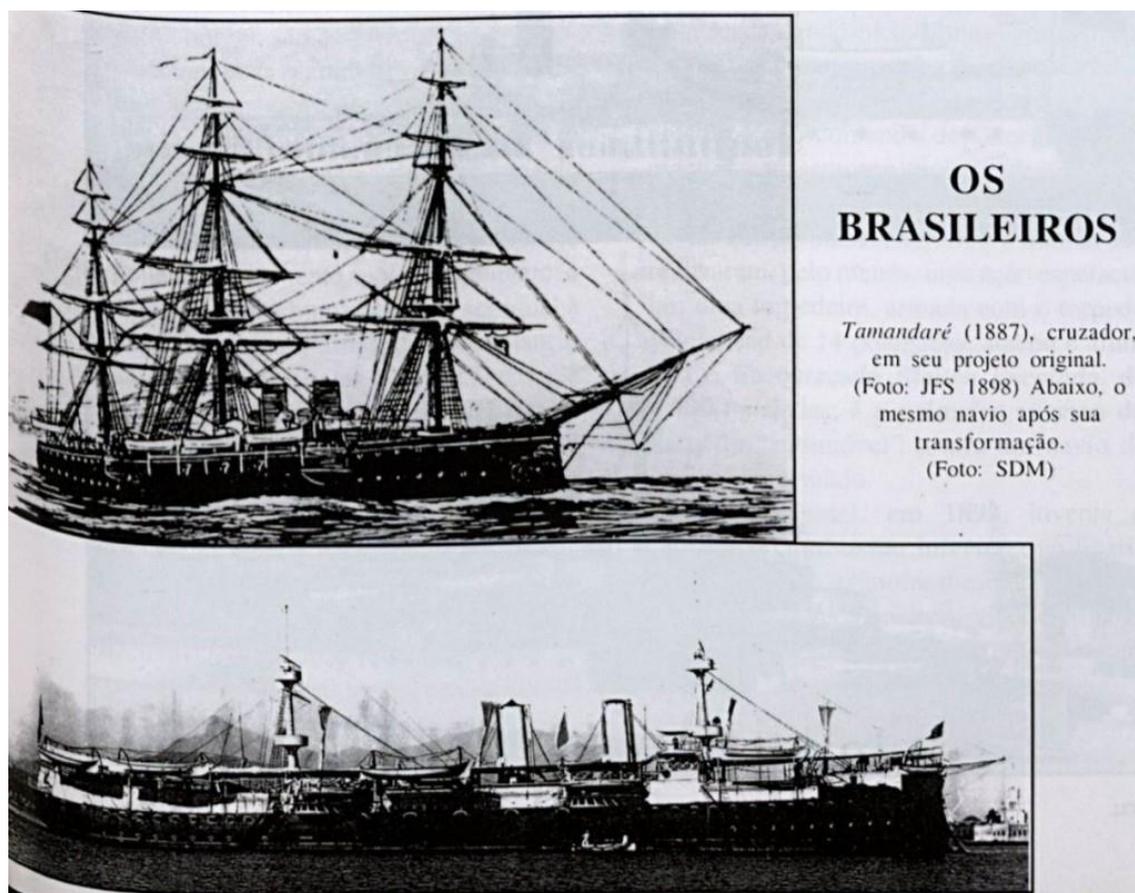


Figura 26 - Cruzador Tamandaré antes e depois da reforma feita em 1898. A transformação alterou especialmente a tração mista (vapor e a vela) para exclusivamente vapor. Na imagem acima, a porção frontal (avante) está à direita e, abaixo, à esquerda, de modo que o passadiço se encontra à ré²⁴⁸

²⁴⁸ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2000 / Edição 248 / Volume 120 / Números 10, 11 e 12 / A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil, p. 173.



Figura 27 - Cruzador República em capa da Revista Marítima Brasileira. É possível observar torres de canhões nas duas extremidades.²⁴⁹

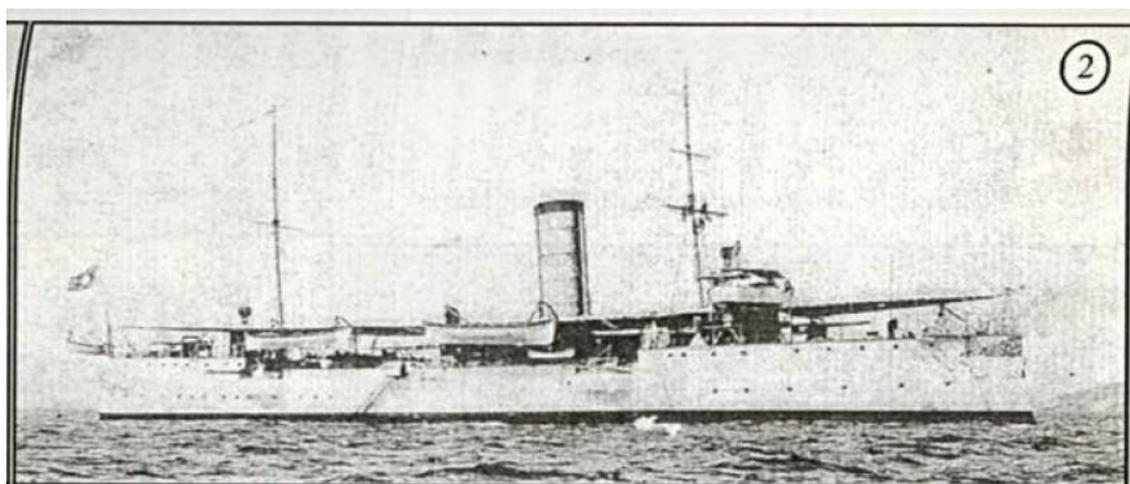


Figura 28 - Imagem do cruzador República com cobertas.²⁵⁰

²⁴⁹ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1989 / Edição 109 / Números 10, 11 e 12 / Capa.

²⁵⁰ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1999 / Edição 245 / Volume 119 / Números 4, 5 e 6 / Os militares e a política durante a República (parte XXVIII), p. 45.

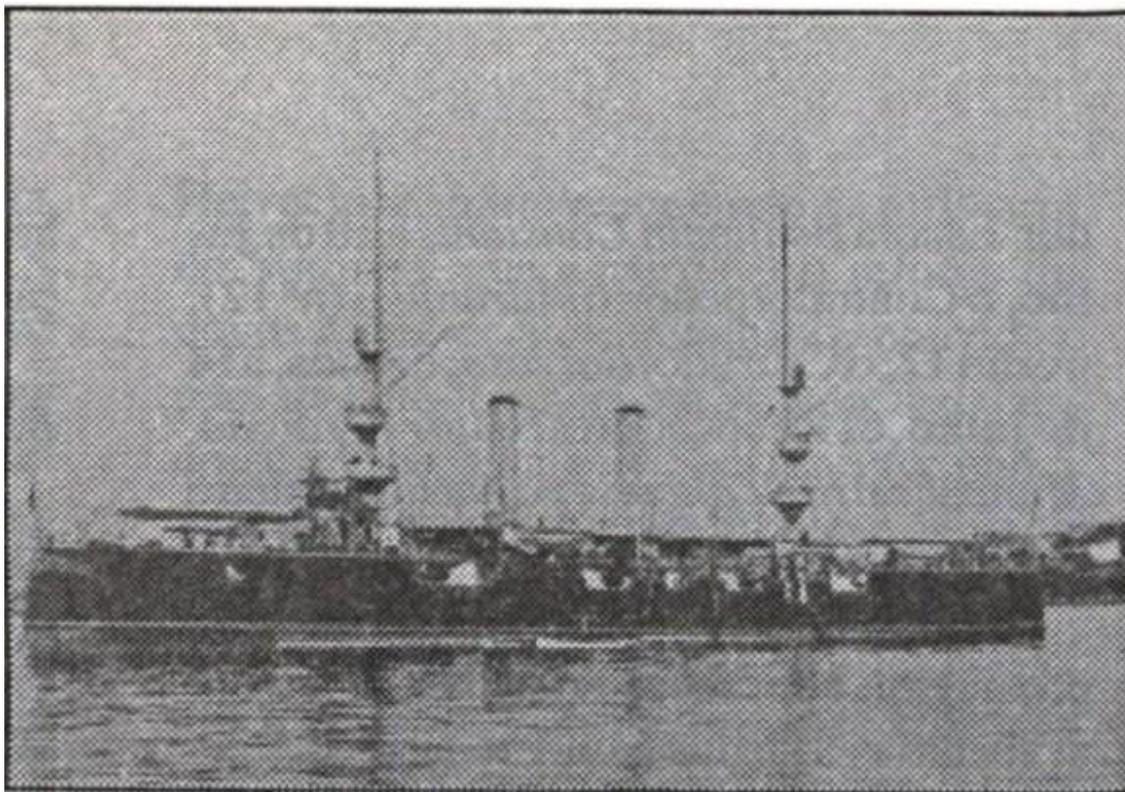


Figura 29 - Cruzador Barroso²⁵¹



Figura 30 - Cruzador Tiradentes²⁵²

²⁵¹ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1997 / Edição 242 / Volume 117 / Números 1, 2 e 3 / Atuação da Marinha no combate às revoltas ocorridas em São Paulo, em julho de 1924, p. 106.

²⁵² Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1995 / Edição 238 / Volume 115 / Números 7, 8 e 9 / A batalha naval do Anhatomirim em 16 de abril de 1894 (Revolta da Armada), p. 63.

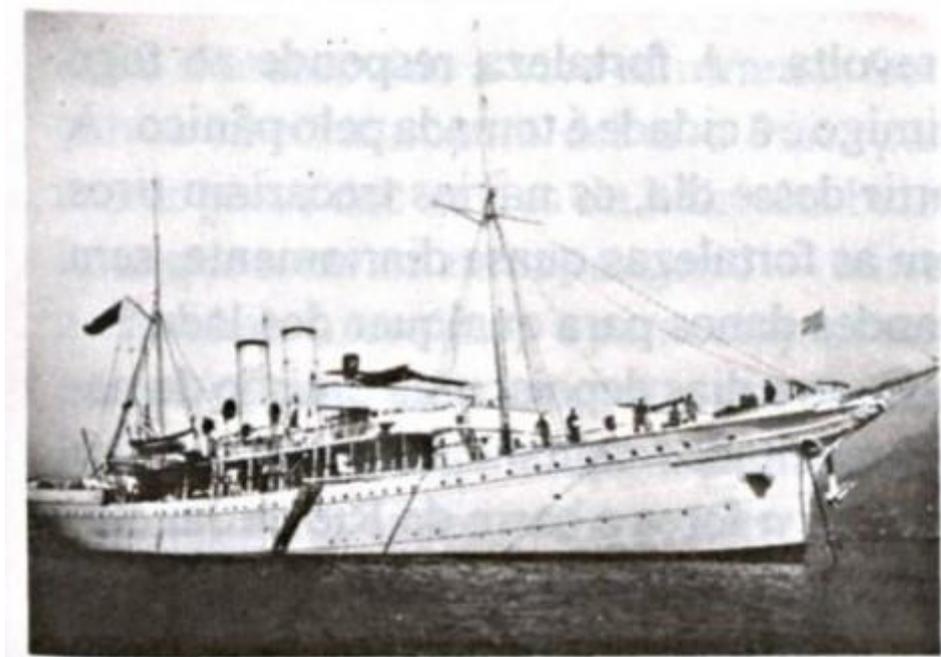


Figura 31 - Cruzador Andrada²⁵³

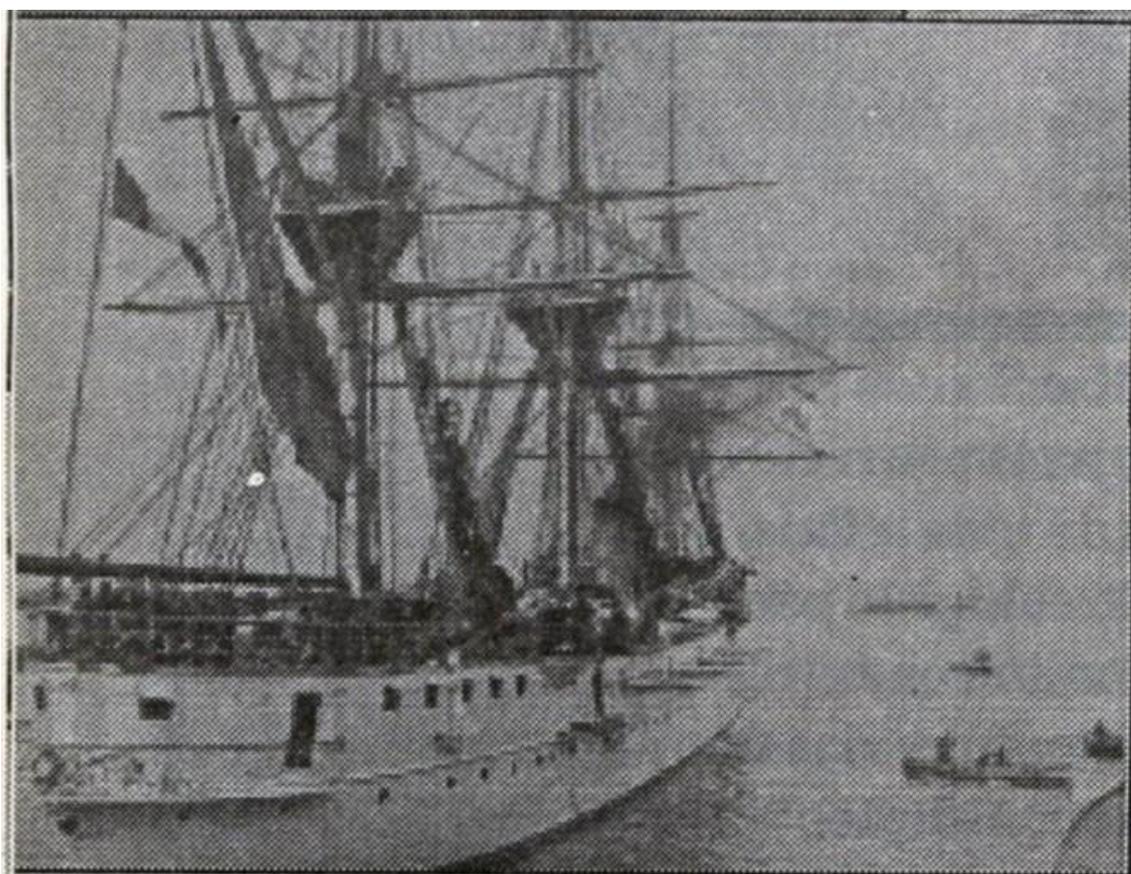


Figura 32 - Cruzador-Escola Benjamin Constant com mastros para velas de instrução e armamentos laterais²⁵⁴

²⁵³ Idem.

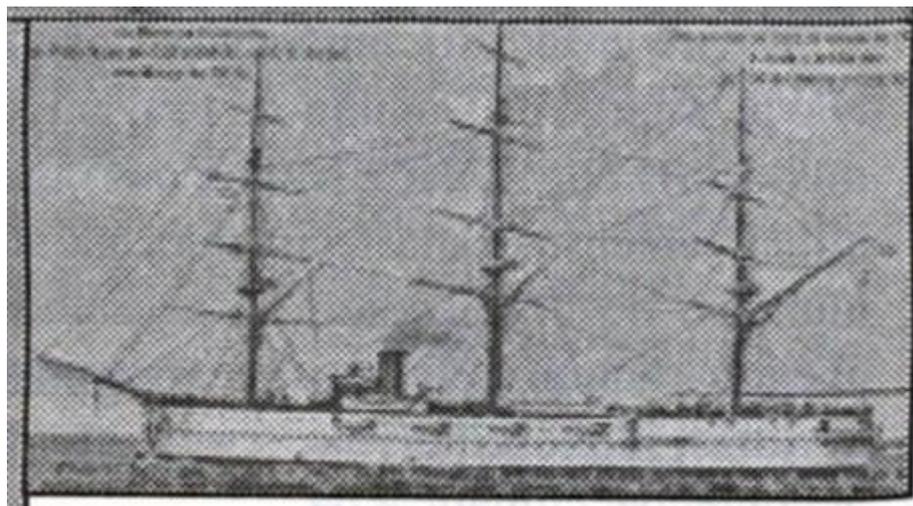


Figura 33 - Cruzador-Escola Benjamin Constant em vista lateral²⁵⁵

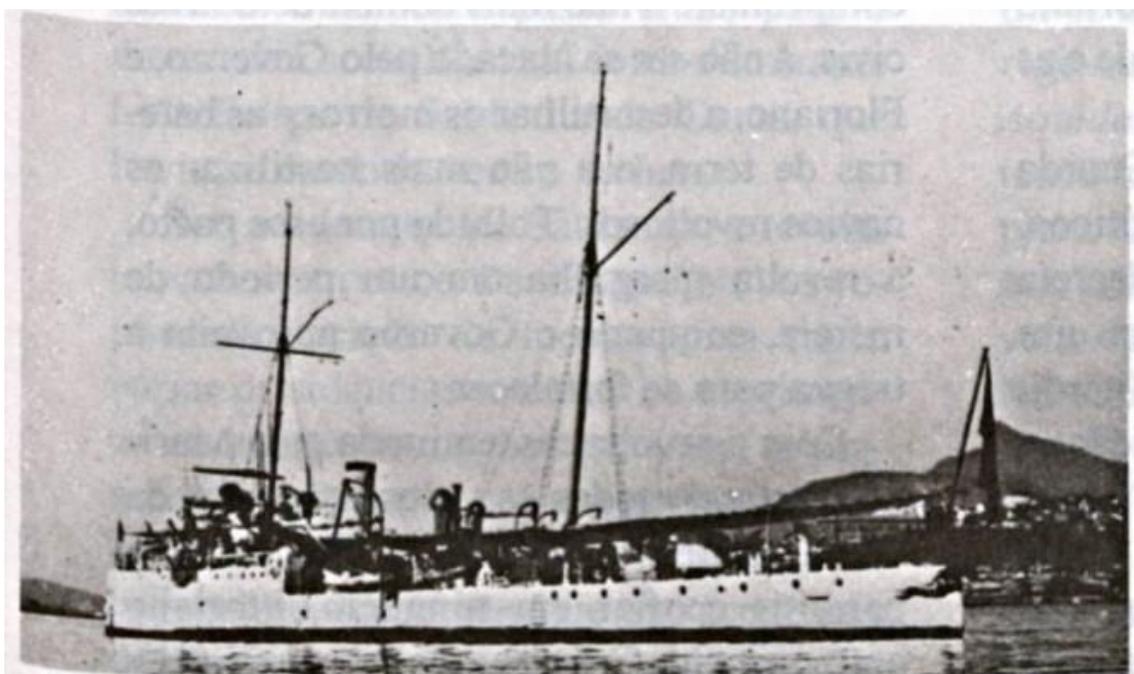


Figura 34 - Caça-torpedeiro Gustavo Sampaio, navio que mais se aproximou de um Destroyer ou Contratorpedeiro até o advento dos novos navios²⁵⁶

²⁵⁴ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1997 / Edição 242 / Volume 117 / Números 1, 2 e 3 / Atuação da Marinha no combate às revoltas ocorridas em São Paulo, em julho de 1924, p. 107.

²⁵⁵ Idem.

²⁵⁶ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1995 / Edição 238 / Volume 115 / Números 7, 8 e 9 / A batalha naval do Anhatomirim em 16 de abril de 1894 (Revolta da Armada), p. 63.

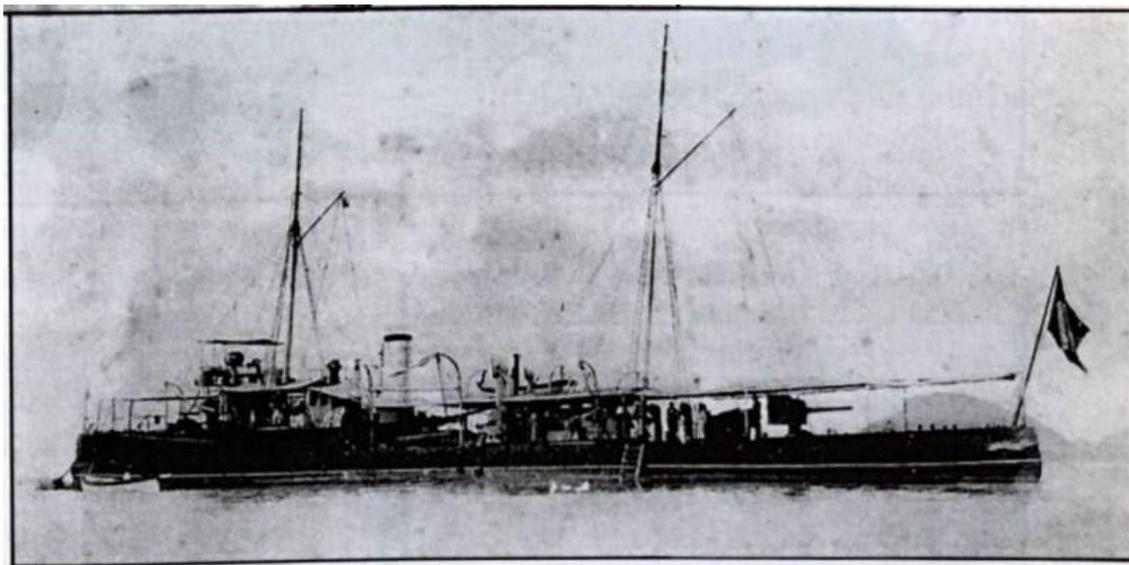
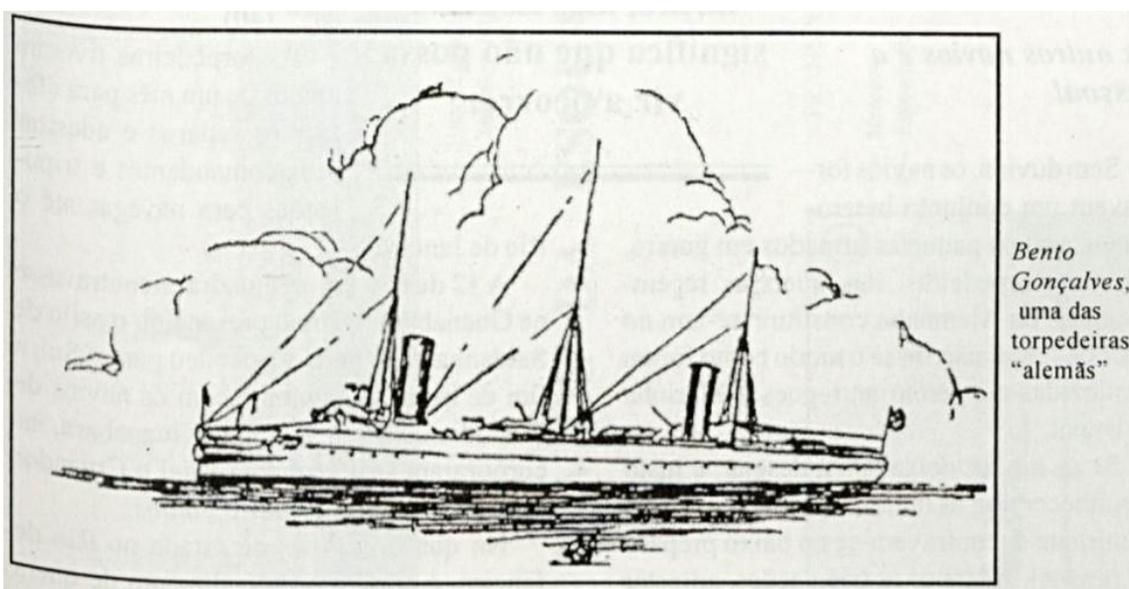


Figura 35 - Vista lateral do caça-torpedeiro Gustavo Sampaio. É possível ver os canhões Armstrong de 76 mm à direita.²⁵⁷



*Bento
Gonçalves,
uma das
torpedeiras
“alemãs”*

Figura 36 - Desenho da torpedeira Bento Gonçalves. Ao lado da chaminé à direita é possível observar o esboço dos canhões Hottchkiss de 57 mm.²⁵⁸

²⁵⁷ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2000 / Edição 248 / Volume 120 / Números 10, 11 e 12 / A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil, p. 173.

²⁵⁸ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1999 / Edição 245 / Volume 119 / Números 4, 5 e 6 / Os militares e a política durante a República (parte XXVIII), p. 43.

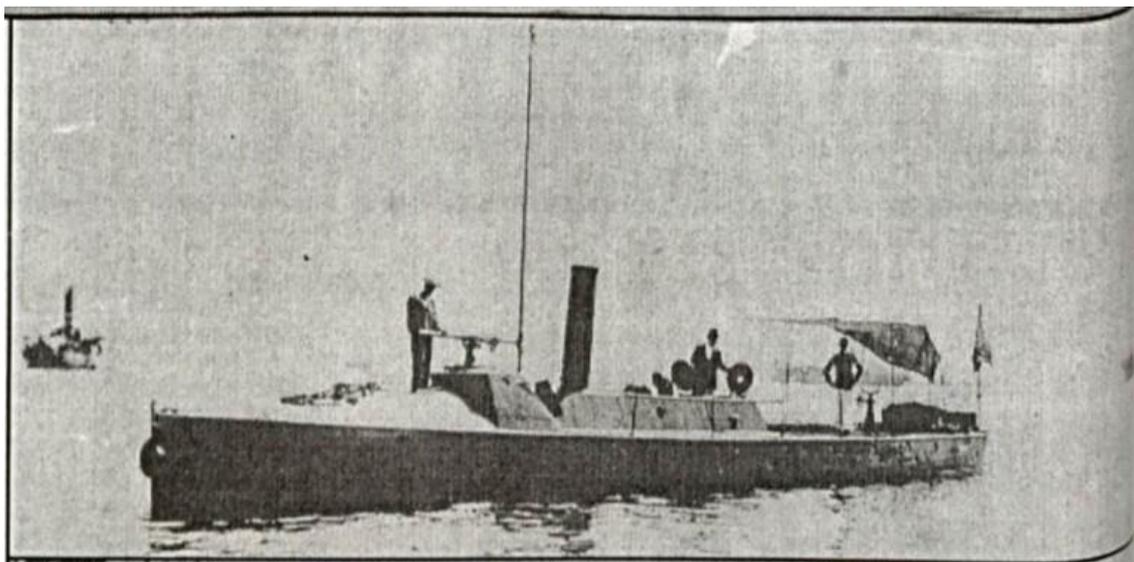


Figura 37 - Pequena torpedeira Sabino Vieira. Pelo tamanho reduzido, provavelmente era destinada apenas à defesa de portos, já que um barco com essas proporções dificilmente sobreviveria sob avarias em alto mar.²⁵⁹

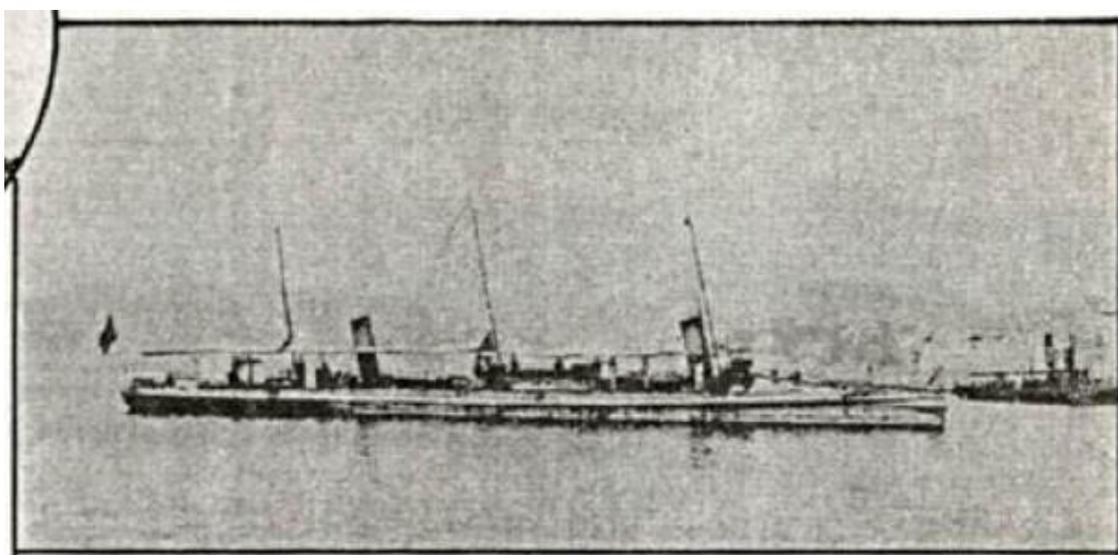


Figura 38 - Torpedeira Silvado²⁶⁰

²⁵⁹ Idem, p. 42.

²⁶⁰ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1999 / Edição 245 / Volume 119 / Números 4, 5 e 6 / Os militares e a política durante a República (parte XXVIII), p. 46.

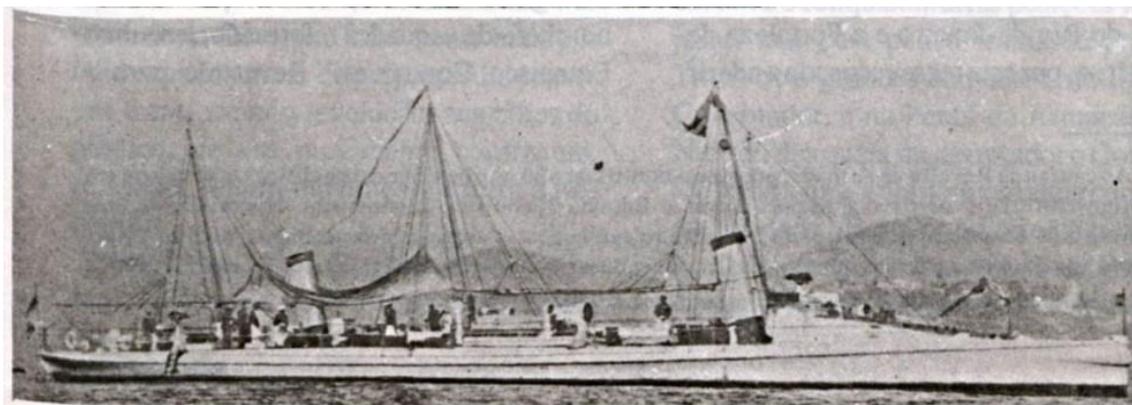


Figura 39 - Torpedeira Silvado. Os canhões de tiro rápido provavelmente se situam em uma torre ao lado da chaminé à esquerda na imagem.²⁶¹

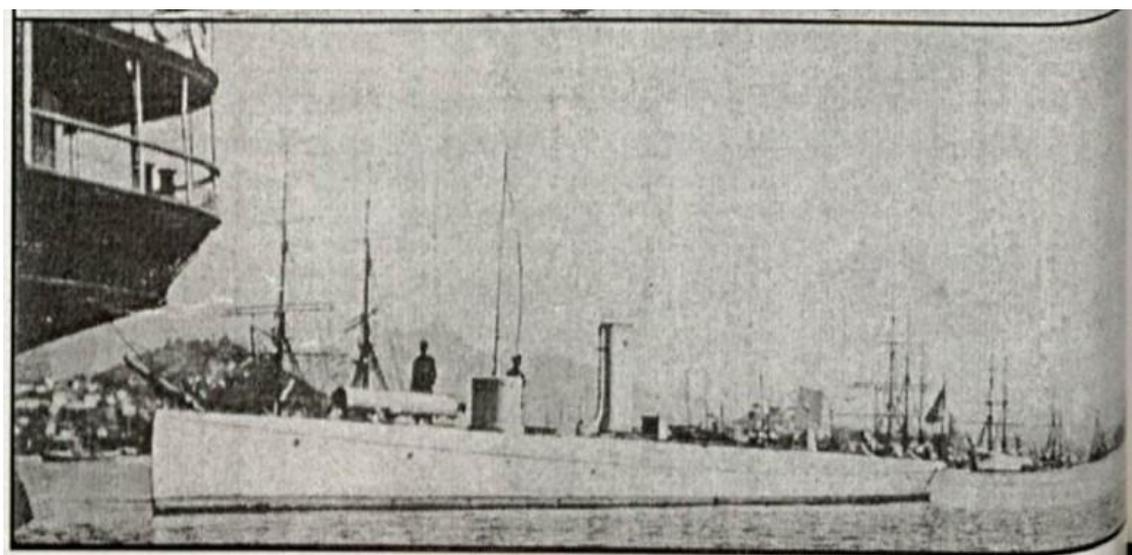


Figura 40 - Torpedeira Tamborin. Esta é a única imagem que pude coligir onde é possível observar o tubo lança-torpedos, que se situa à frete do marinheiro à esquerda da imagem.²⁶²

²⁶¹ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1995 / Edição 238 / Volume 115 / Números 7, 8 e 9 / A batalha naval do Anhatomirim em 16 de abril de 1894 (Revolta da Armada), p. 63.

²⁶² Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1999 / Edição 245 / Volume 119 / Números 4, 5 e 6 / Os militares e a política durante a República (parte XXVIII), p. 42.

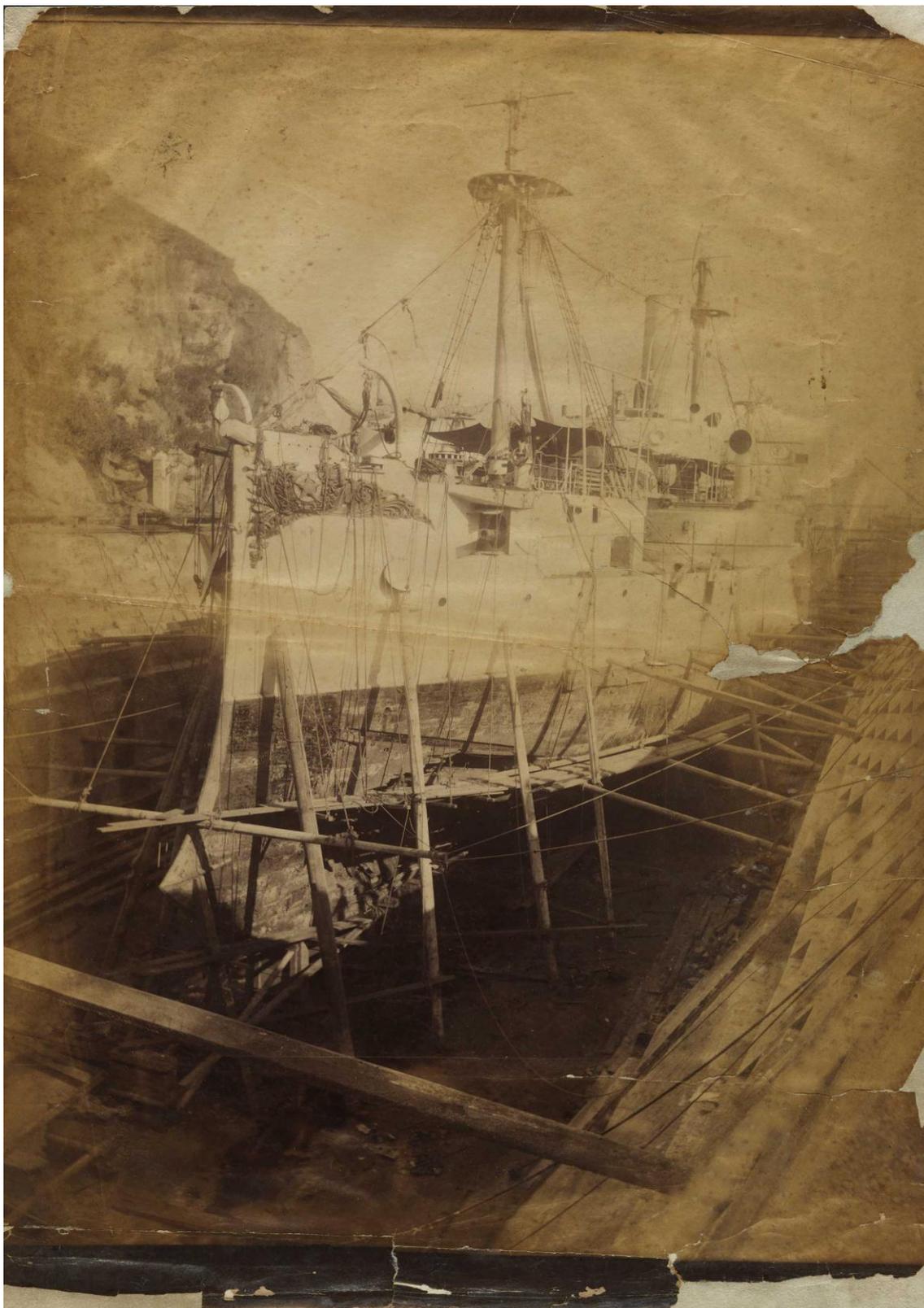


Figura 41 - Vista frontal do Aquidaban em dique seco com dano abaixo da linha da água, onde os torpedos explodiam causando grande entrada de água ²⁶³

²⁶³ Biblioteca Nacional / Acervo Digital / CDD 981 / “[Encouraçado Aquidabã [Iconográfico] : efeito de torpedo na proa” [iconográfico]



Figura 42 - Dano transpassado no casco do Aquidabã²⁶⁴

²⁶⁴ Biblioteca Nacional / Acervo Digital / CDD 981.53 / “Efeito de um torpedo na proa do Aquidaban” [iconográfico] (Marc Ferrez)



Figura 43 - Outro ângulo do buraco causado pelo torpedo. Observe a pessoa sentada próximo ao local, o que sugere a dimensão da explosão.²⁶⁵

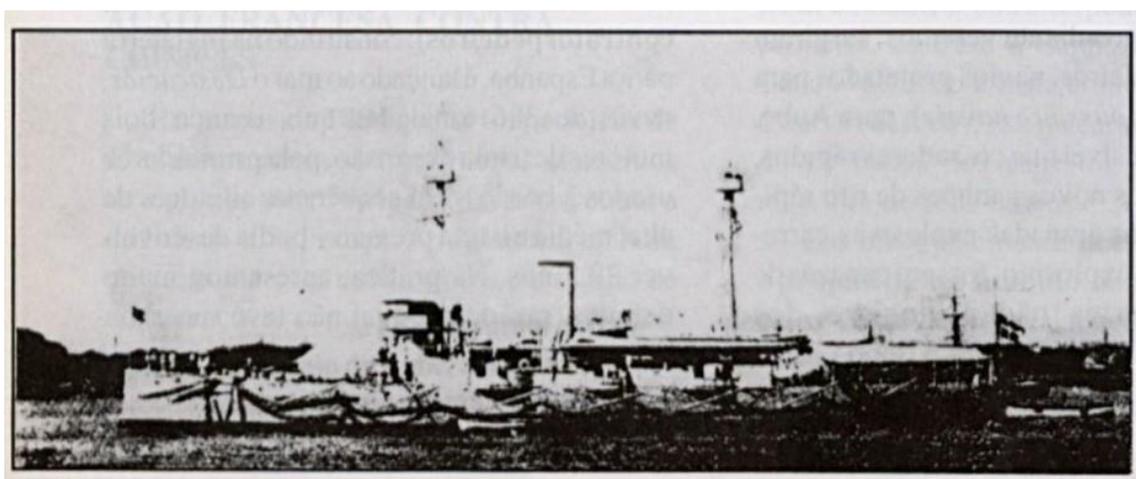


Figura 44 - Navio Ivar Hvifeldt²⁶⁶

²⁶⁵ Biblioteca Nacional / Acervo Digital / CDD 981.53 / “Efeito do torpedo, no Encouraçado 24 de Maio ex-Aquidaban” [iconográfico] (Juan Gutierrez)

²⁶⁶ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2000 / Edição 248 / Volume 120 / Números 10, 11 e 12 / A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil, p. 167.

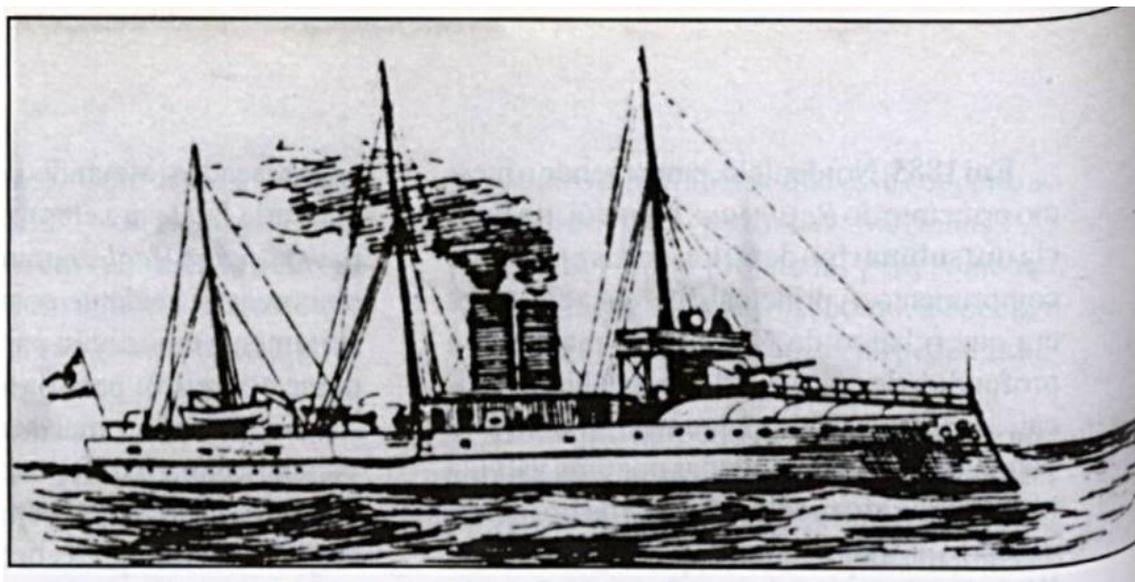


Figura 45 - Contratorpedeiro espanhol Destructor²⁶⁷

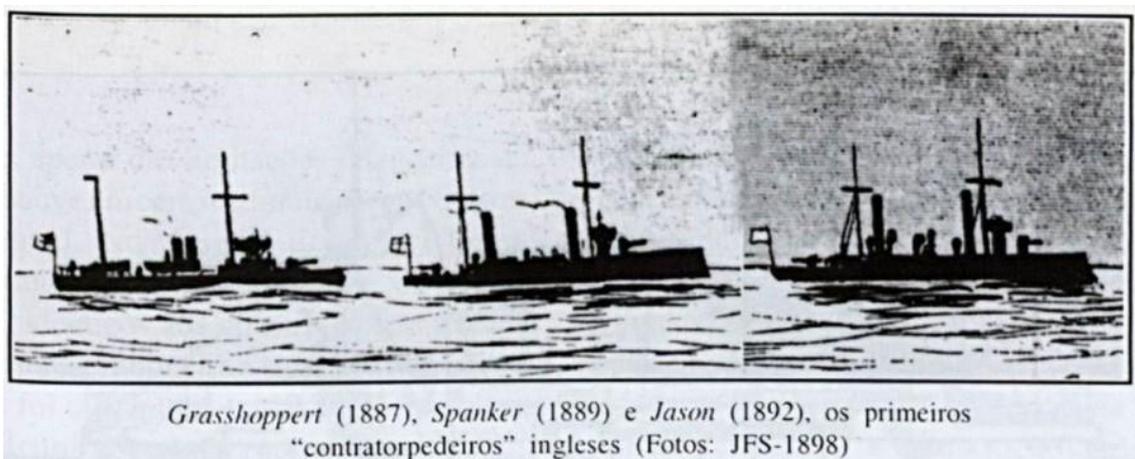
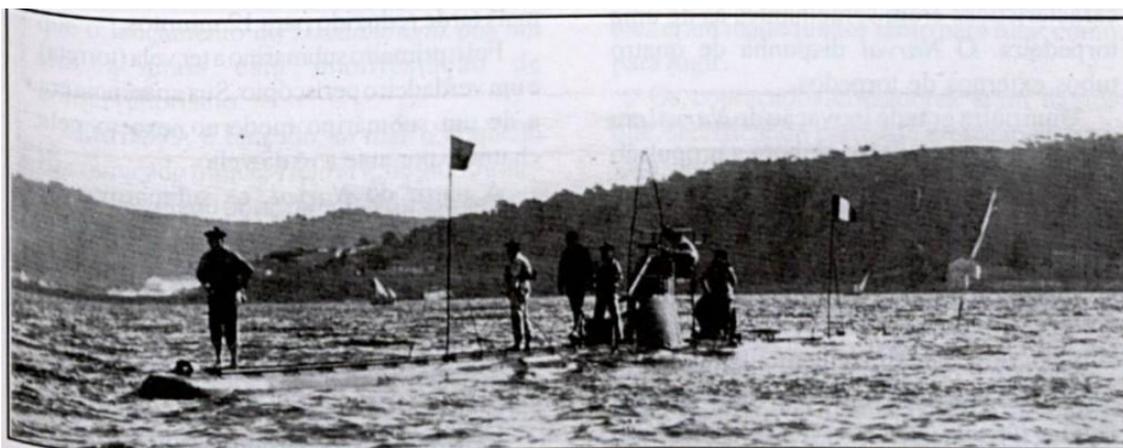


Figura 46 - Contratorpedeiros ingleses Grasshoppert, Spanker e Jason²⁶⁸

²⁶⁷ Idem.

²⁶⁸ Ibid., p. 169.



Acima, *Le Gustave Zede* (1895) (ver pág. 176), 200 toneladas, o primeiro submarino a atirar torpedos em alvo em movimento e;

Figura 47 - Submarino *Le Gustave Zede* quase totalmente submerso²⁶⁹



Figura 48 - Imagem em cartão postal do Cruzador *Benjamin Constant*. Enquanto navio destinado a instrução de praças e oficiais, o navio realizava viagens de longo curso em países estrangeiros.²⁷⁰

²⁶⁹ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2000 / Edição 248 / Volume 120 / Números 10, 11 e 12 / A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil, p. 179.

²⁷⁰ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2004 / Edição 255 / Volume 124 / Números 4, 5 e 6 / A Marinha de outrora, p. 217.

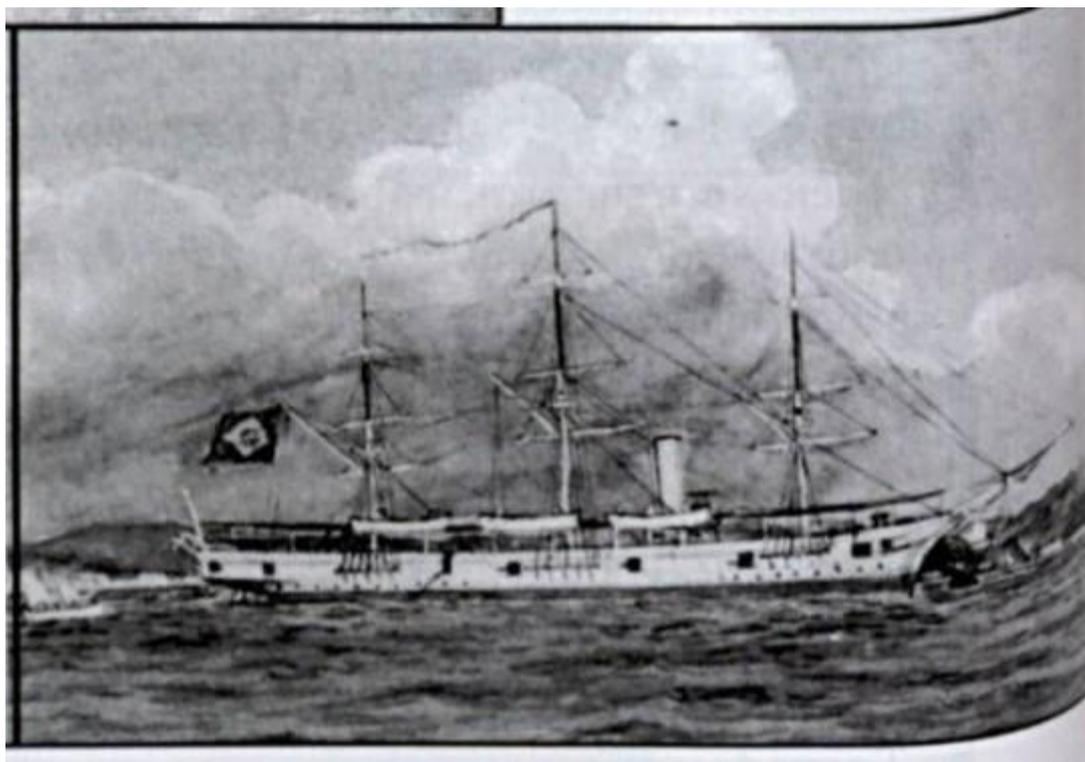


Figura 49 - Cruzador-Escola Primeiro de Março. Na imagem, há mastros para velas de instrução.²⁷¹

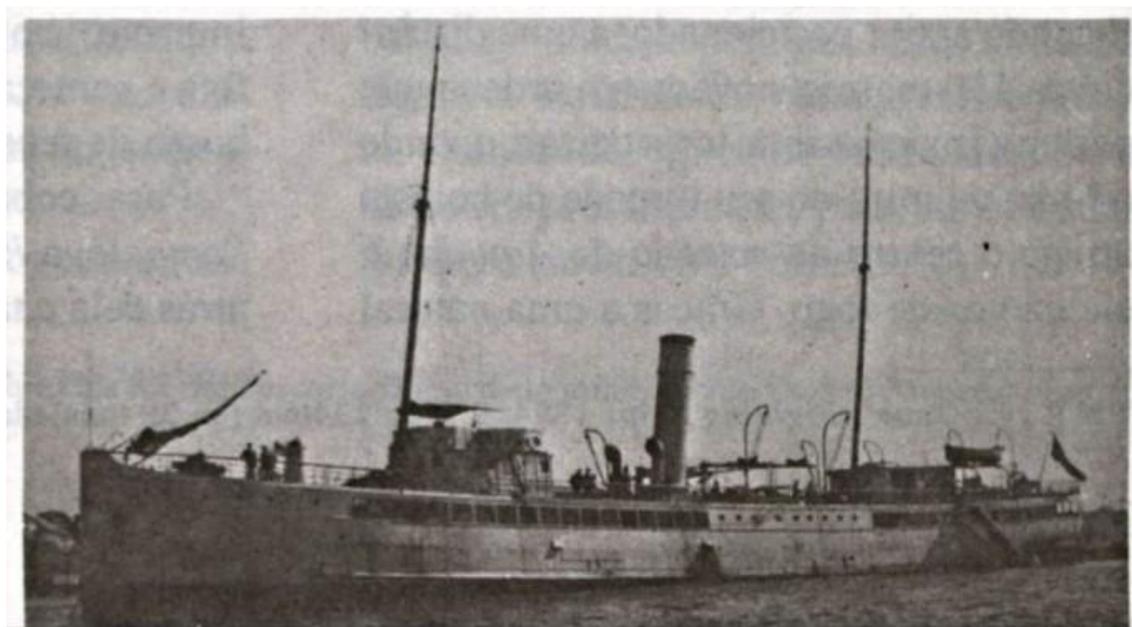


Figura 50 - Paquete Esperança, participante da Revolta da Armada como cruzador-auxiliar²⁷²

²⁷¹ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2000 / Edição 248 / Volume 120 / Números 10, 11 e 12 / A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil, p. 172.



Figura 51 - Encouraçado Mikasa²⁷³

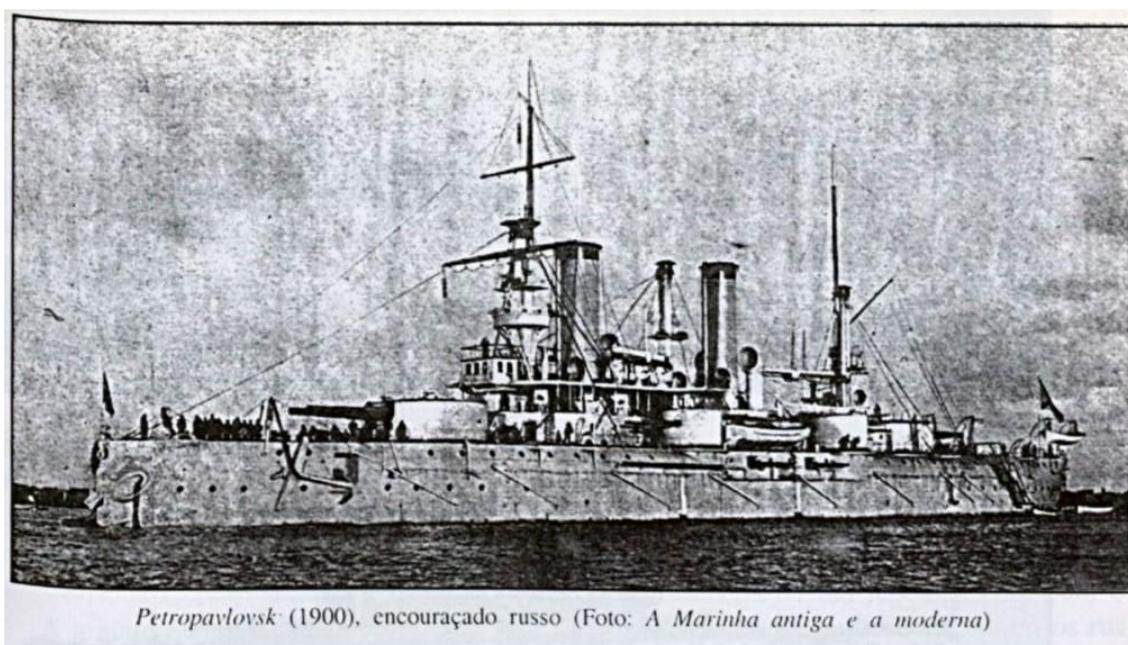


Figura 52 - Encouraçado Petropavlovsk²⁷⁴

²⁷² Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1995 / Edição 238 / Volume 115 / Números 7, 8 e 9 / A batalha naval do Anhatomirim em 16 de abril de 1894 (Revolta da Armada), p. 71.

²⁷³ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2000 / Edição 248 / Volume 120 / Números 10, 11 e 12 / A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil, p. 184.

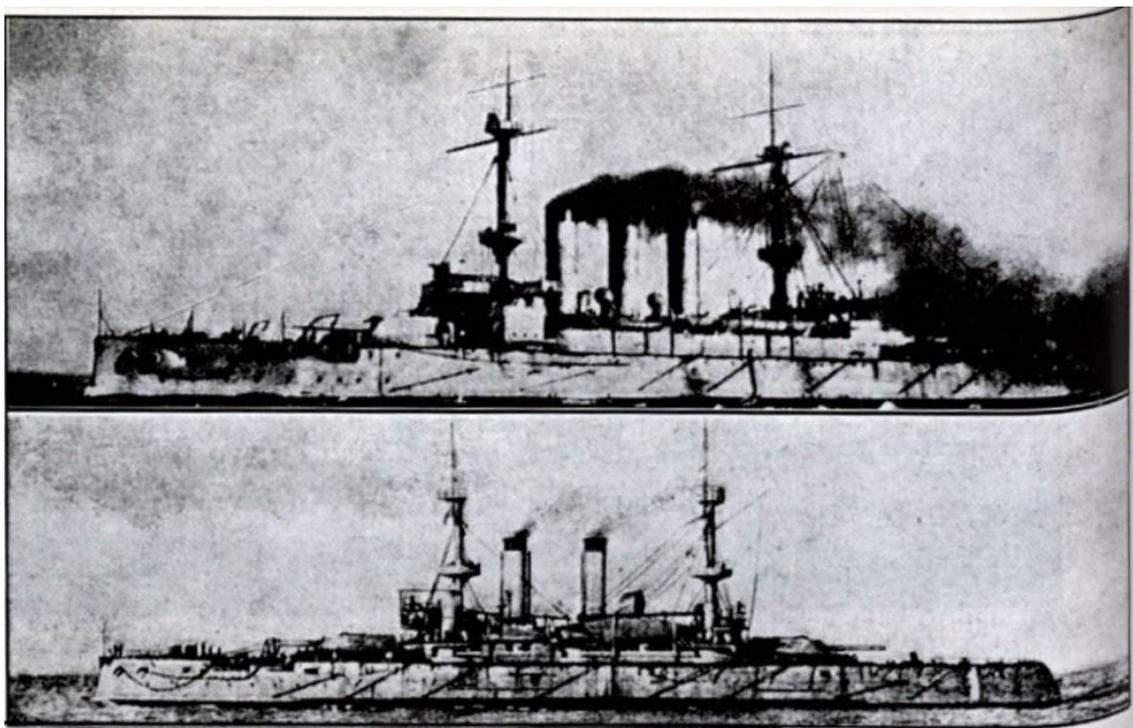


Figura 53 - Encouraçados Hatsuse e Yashima²⁷⁵

²⁷⁴ Idem, p. 185.

²⁷⁵ Ibid., p. 186.

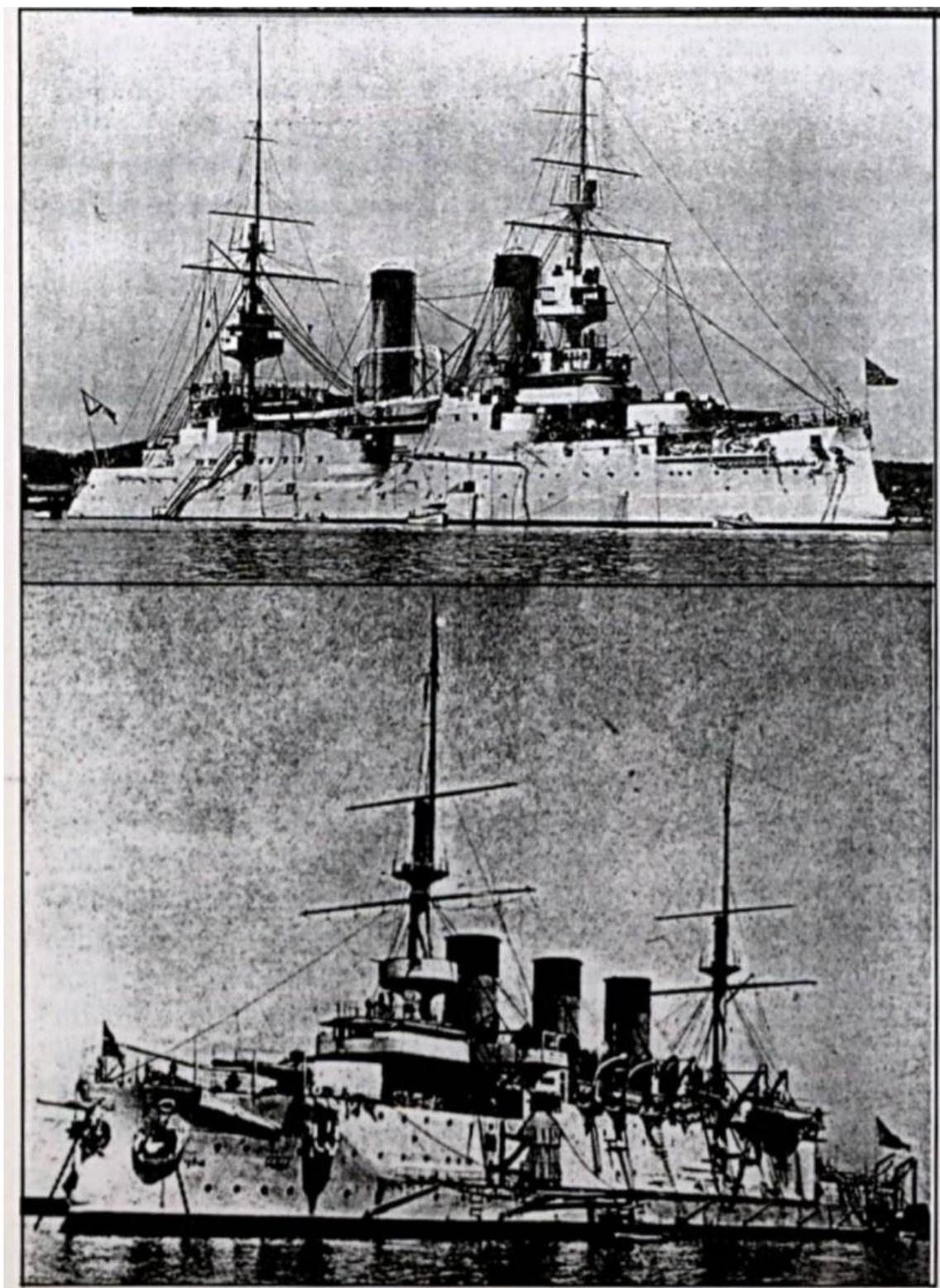


Figura 54 - Encouraçados Tzarevich e Ossllybia²⁷⁶

²⁷⁶ Ibid.

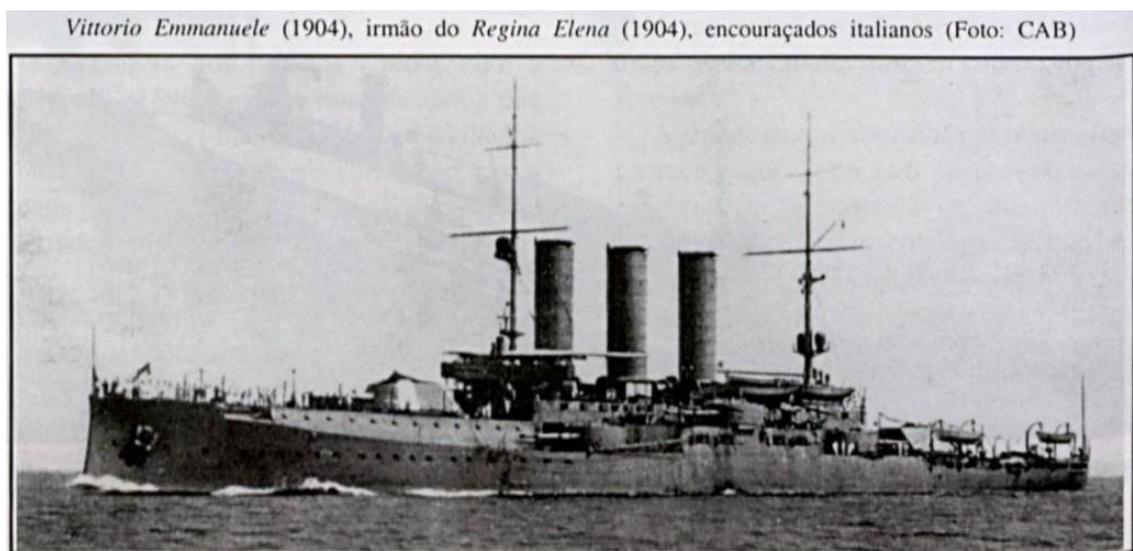


Figura 55 - Encouraçado Vittorio Emmanuele²⁷⁷

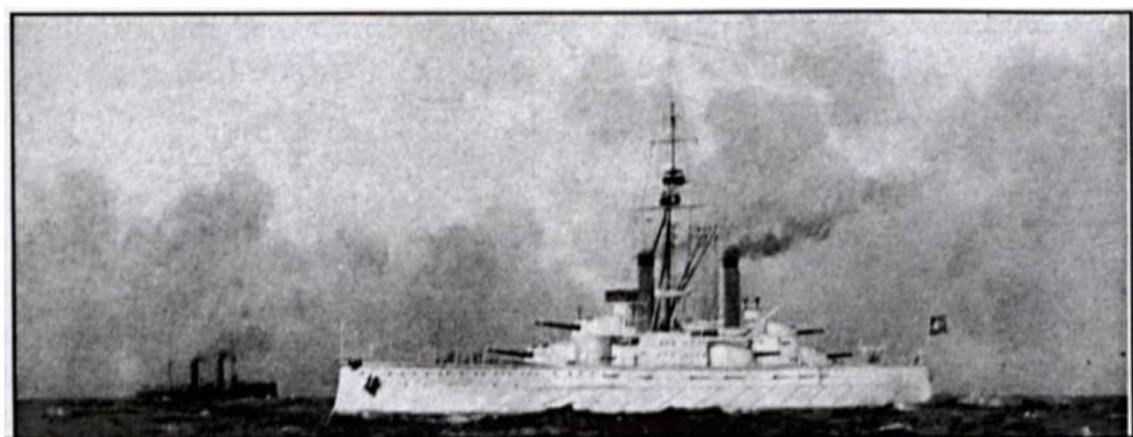


Figura 56 - Encouraçado Minas Geraes. É possível observar 6 dos 8 canhões de 305 mm em 5 torres, duas na base das chaminés com mais duas superpostas e uma na lateral²⁷⁸

²⁷⁷ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2000 / Edição 248 / Volume 120 / Números 10, 11 e 12 / A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil, p. 180.

²⁷⁸ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2000 / Edição 248 / Volume 120 / Números 10, 11 e 12 / A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil, p. 172.

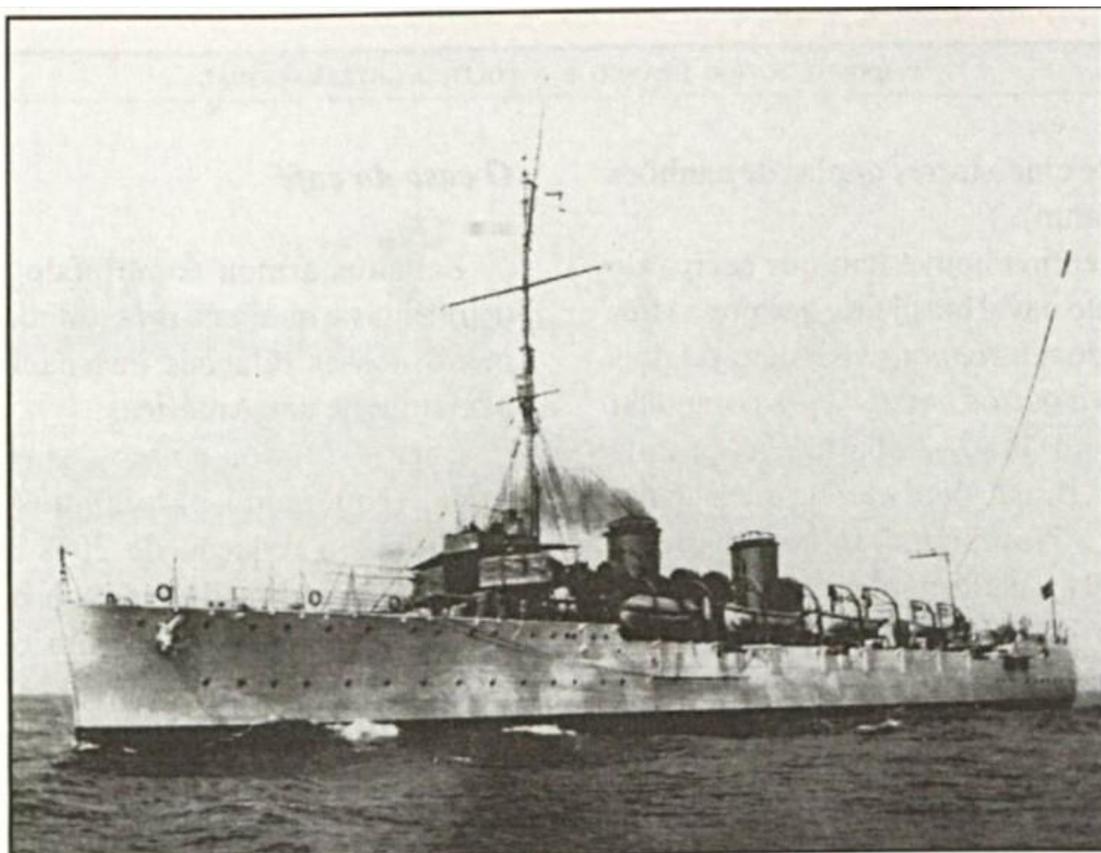


Figura 57 - Cruzador scout Bahia²⁷⁹

²⁷⁹ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2002 / Edição 252 / V. 122 / Números 10, 11 e 12 / O Barão do Rio Branco e a política internacional, p. 187.

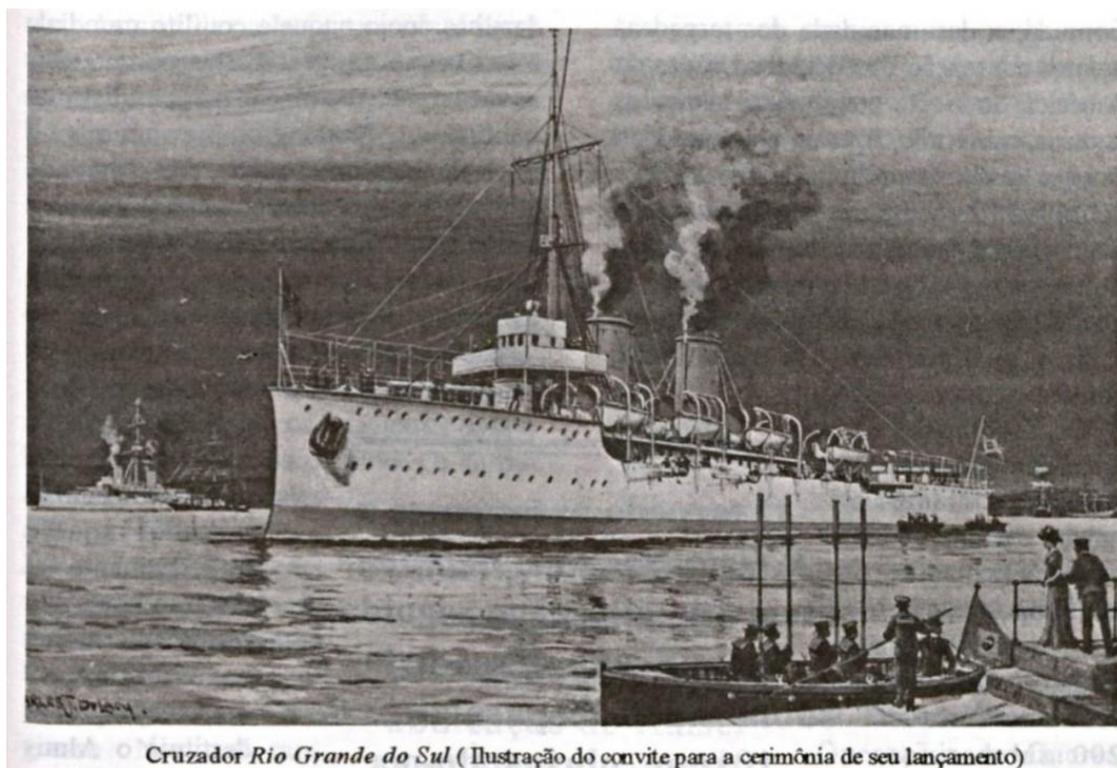


Figura 58 - Cruzador scout Rio Grande do Sul²⁸⁰



Figura 59 - Contratorpedeiro Amazonas²⁸¹

²⁸⁰ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1995 / Edição 238 / Volume 115 / Números 7, 8 e 9 / A batalha naval do Anhatomirim em 16 de abril de 1894 (Revolta da Armada), p. 131.

²⁸¹ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1997 / Edição 242 / Volume 117 / Números 1, 2 e 3 / Atuação da Marinha no combate às revoltas ocorridas em São Paulo, em julho de 1924, p. 106.



Figura 60 - Vista aérea da baía de Guanabara com destaque para a Ilha das Cobras e ancorados o encouraçado Minas Geraes ou o São Paulo, três torpedeiras e um cruzador²⁸²

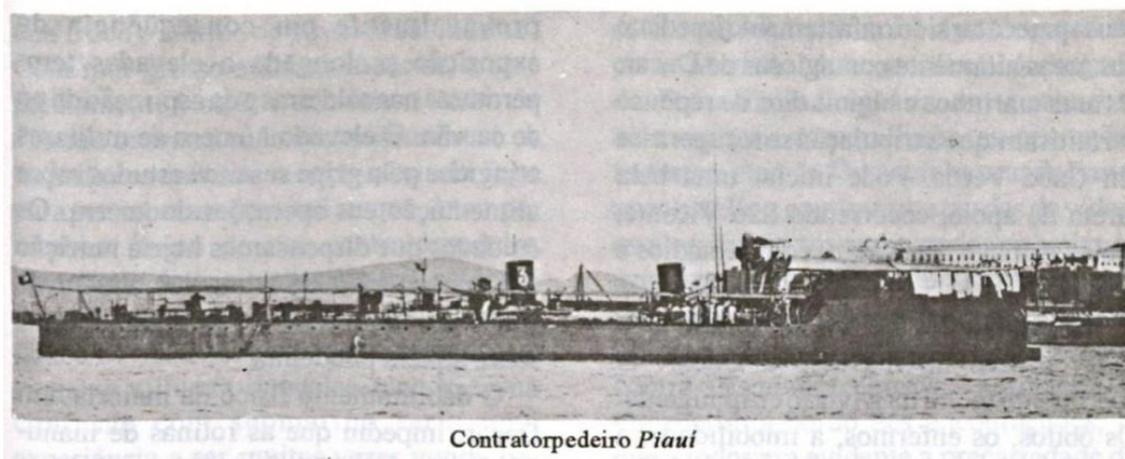


Figura 61 - Contratorpedeiro Piauhy²⁸³

²⁸² A fotografia foi retirada de Biblioteca Nacional / Acervo Digital / CDD 918.153 / “Vista tirada do hydroplano, vendo-se a cidade do Rio de Janeiro, Arsenal da Marinha, ponte Alexandrino e Ilha das Cobras, atracados a esta, os couraçados ‘Minas Geraes’ e ‘Barroso’” [iconográfico] (Jorge Kfuri), no entanto, a mesma foto foi publicada na Revista Marítima Brasileira informando se tratar do encouraçado São Paulo e cruzador Bahia. Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1998 / Edição 245 / Volume 118 / Números 7, 8 e 9 / História da construção naval no Brasil Parte IV, p. 160. Tendo em vista que o *Minas Geraes* e o *São Paulo* eram irmãos, não pude distinguir de qual se trata. Os três navios ao lado são certamente torpedeiras pelas dimensões menores ao cruzador em seguida, já que os contratorpedeiros tinham comprimento próximo a ele. O cruzador provavelmente é o *Bahia* dado o desenho mais moderno que o *Barroso*.

²⁸³ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1968 / História da Flotilha do Amazonas, p. 49.

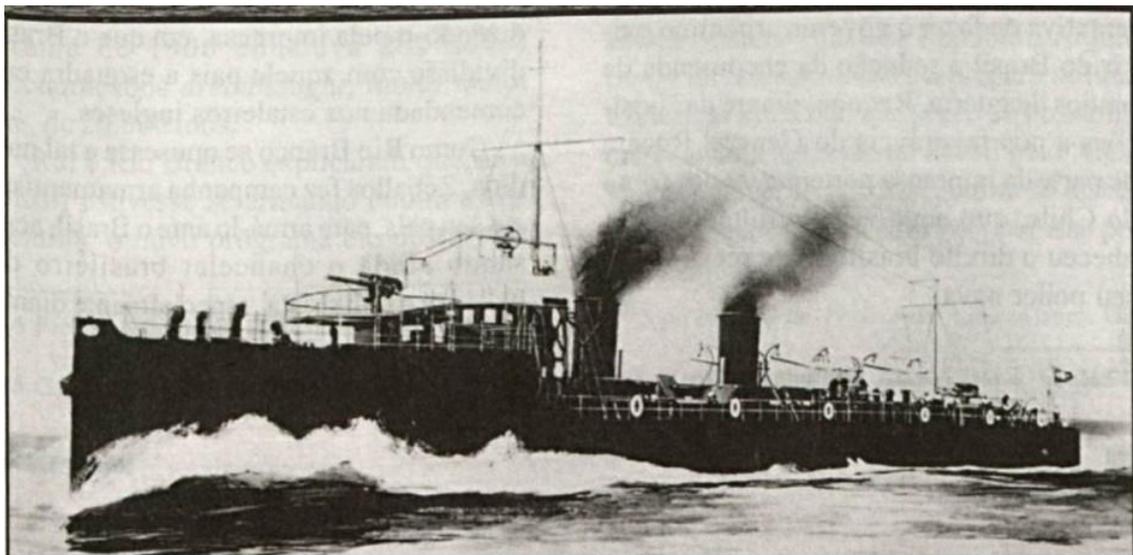


Figura 62 - Contratorpedeiro Santa Catarina²⁸⁴

²⁸³ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1995 / Edição 238 / Volume 115 / Números 7, 8 e 9 / A batalha naval do Anhatomirim em 16 de abril de 1894 (Revolta da Armada), p. 137.

²⁸⁴ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2002 / Edição 252 / V. 122 / Números 10, 11 e 12 / O Barão do Rio Branco e a política internacional, p. 187.



Figura 63 - Encouraçado USS New Hampshire²⁸⁵

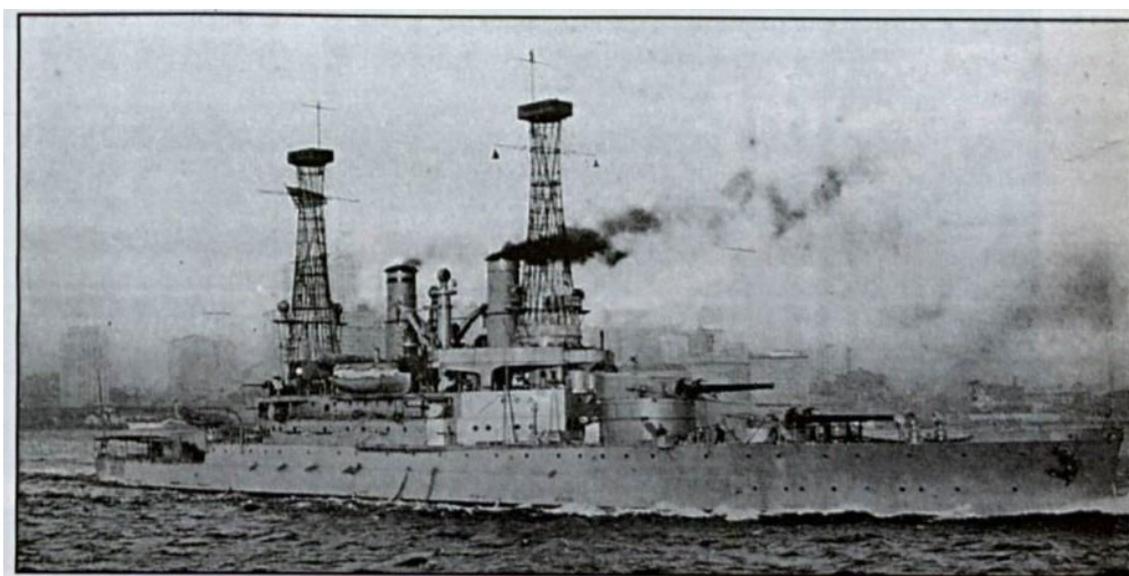


Figura 64 - Encouraçado USS Michigan²⁸⁶

²⁸⁵ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2000 / Edição 248 / Volume 120 / Números 10, 11 e 12 / A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil, p. 195.

²⁸⁶ Idem, p. 193.

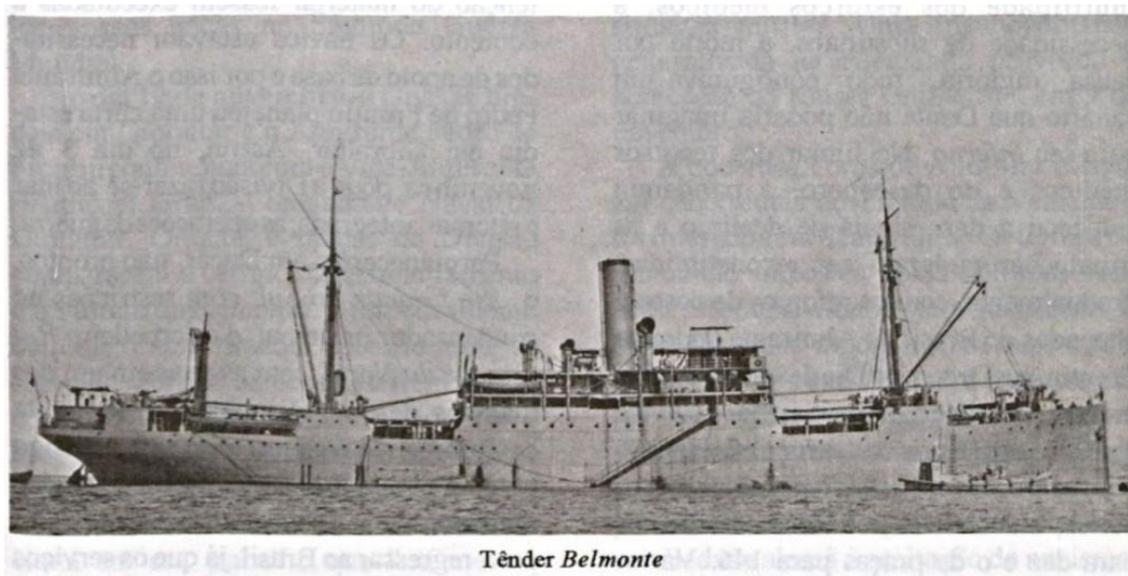


Figura 65 - Tender Belmonte²⁸⁷

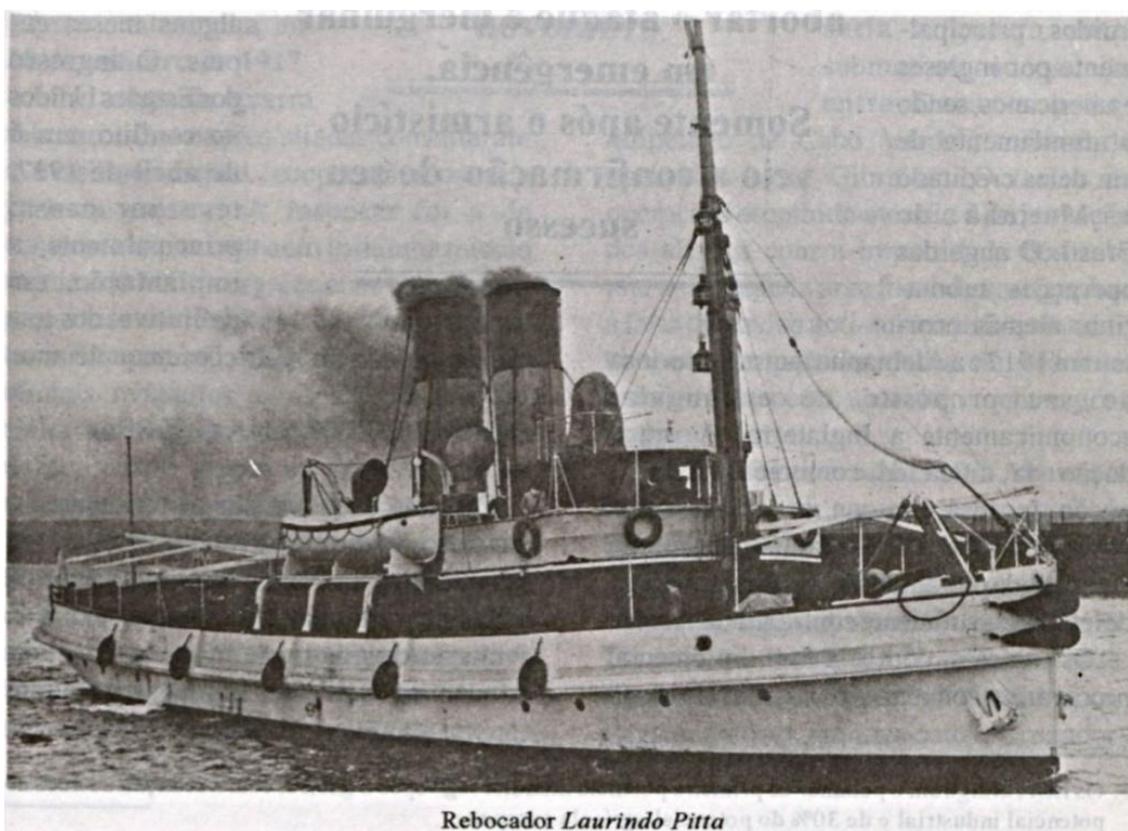


Figura 66 - Rebocador Laurindo Pitta²⁸⁸

²⁸⁷ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1995 / Edição 238 / Volume 115 / Números 7, 8 e 9 / A batalha naval do Anhatomirim em 16 de abril de 1894 (Revolta da Armada), p. 137.

²⁸⁸ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1995 / Edição 238 / Volume 115 / Números 7, 8 e 9 / A batalha naval do Anhatomirim em 16 de abril de 1894 (Revolta da Armada), p. 131.

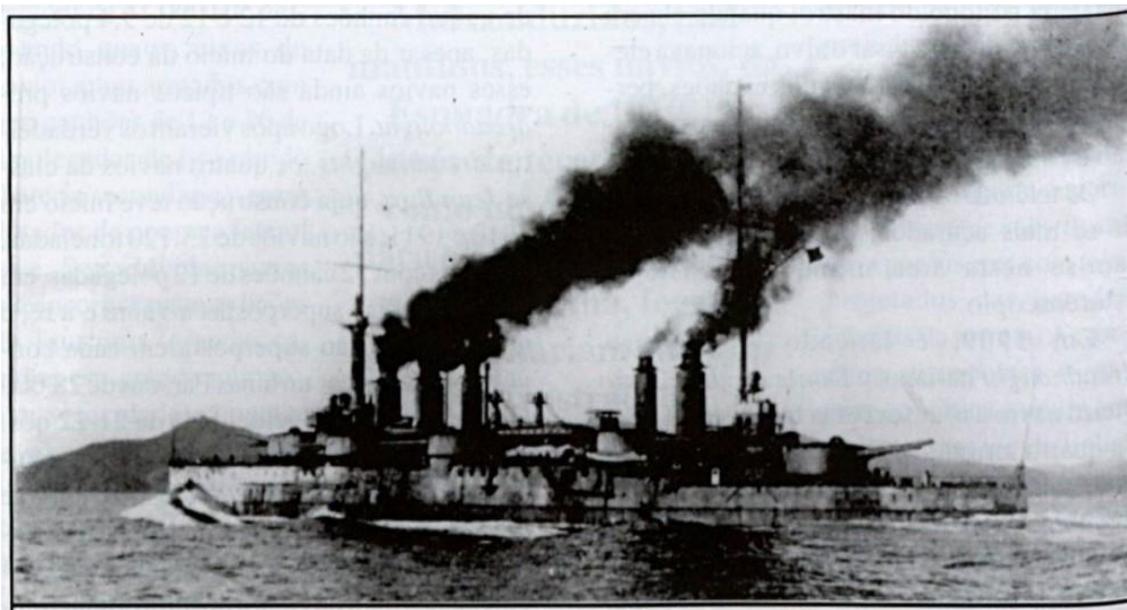


Figura 67 - Encouraçado Verginaud, irmão do Danton francês²⁸⁹

Dante Alighiere (1909), encouraçado italiano, o primeiro a usar torres triplas (Foto: CAB)

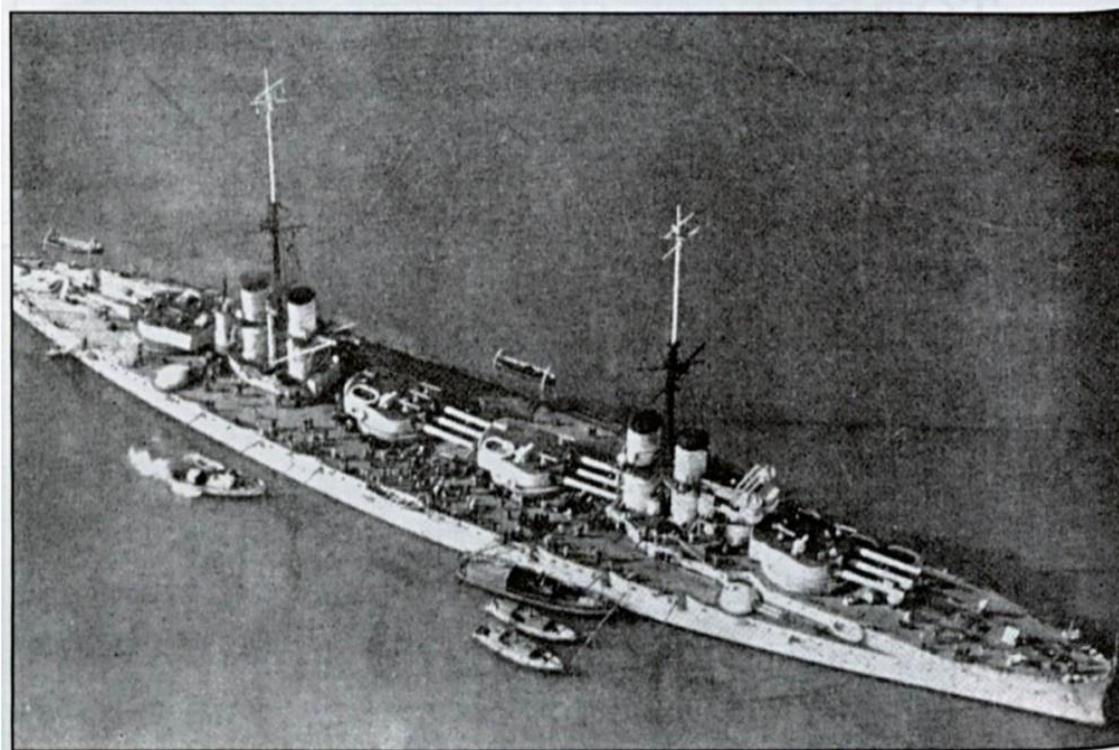


Figura 68 - Encouraçado Dante Alighieri²⁹⁰

²⁸⁹ Ibid., p. 192.

²⁹⁰ Ibid., p. 194.

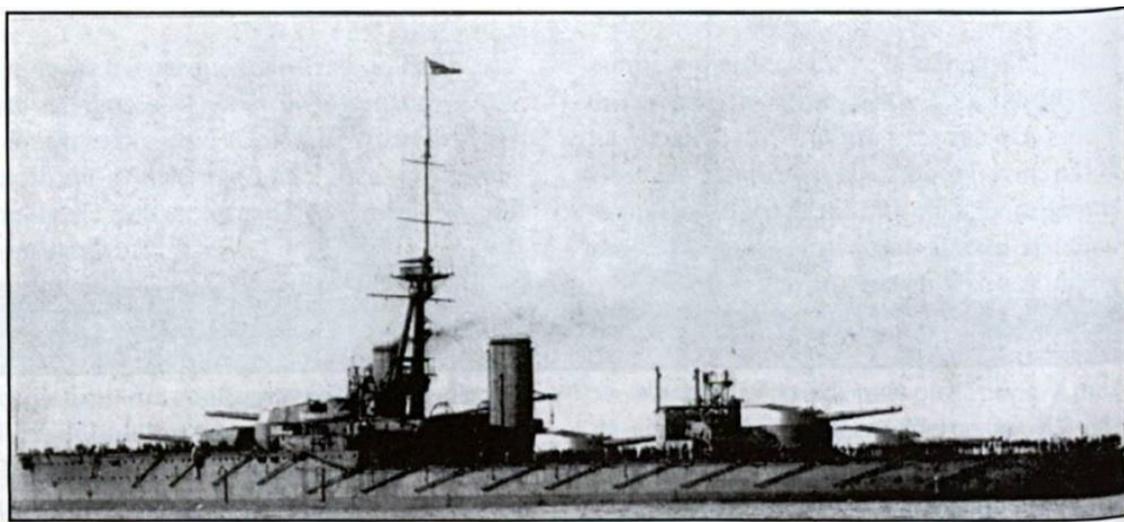


Figura 69 - Encouraçado Orion²⁹¹

²⁹¹ Ibid., p. 192.



O Dique Flutuante *Affonso Penna* docando o Encouraçado *Minas Gerais* (Foto: SDM)

Figura 70 - Vista lateral do Dique Flutuante Affonso Pena, adquirido pelo programa naval com o Minas Geraes²⁹²



Figura 71 - Hidroavião Curtiss F. Na imagem, é chamado de aerobote pelo seu aspecto para pousar na água.²⁹³

²⁹² Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1999 / Edição 245 / Volume 119 / Números 4, 5 e 6 / Os militares e a política durante a República (parte XXVIII), p. 174.

²⁹³ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1997 / Edição 242 / Volume 117 / Números 1, 2 e 3 / Atuação da Marinha no combate às revoltas ocorridas em São Paulo, em julho de 1924, p. 101.

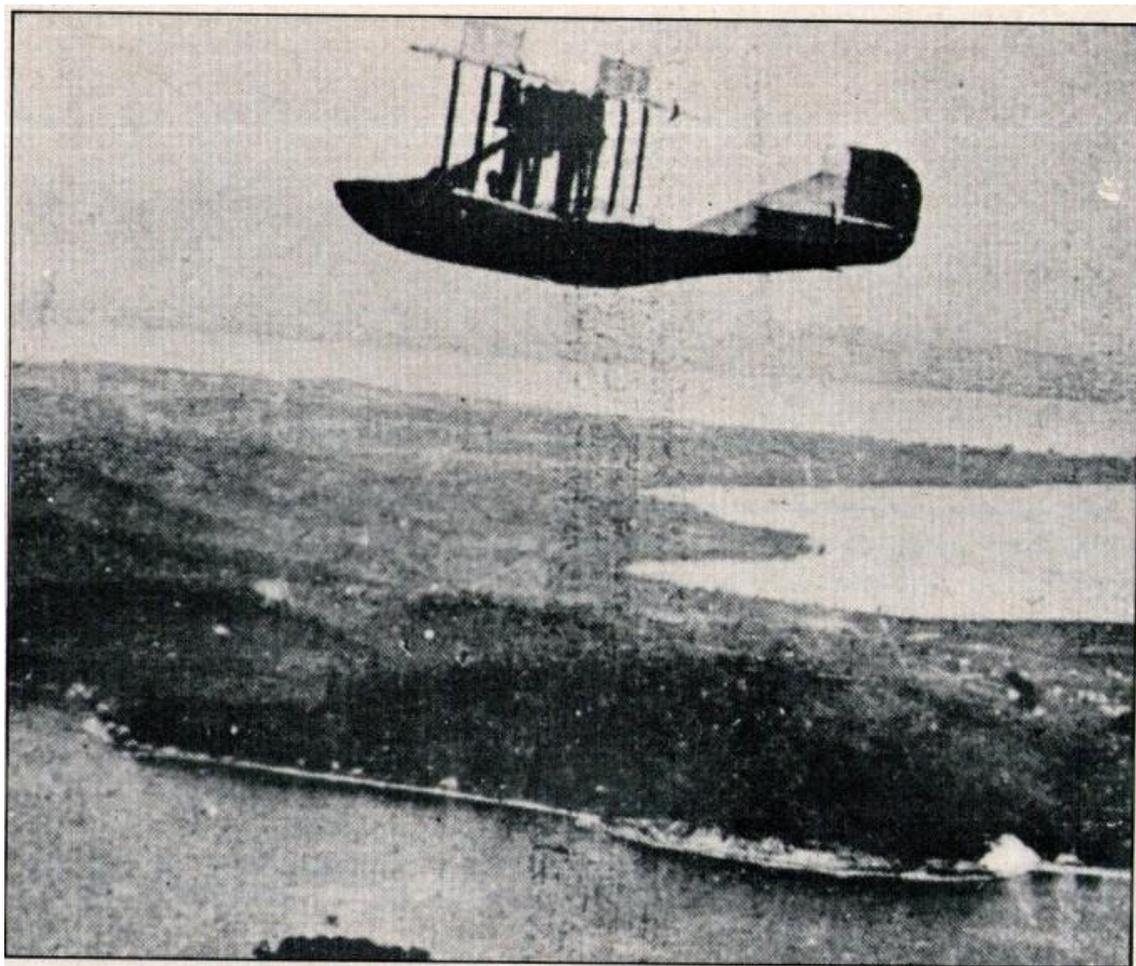


Figura 72 - Hidroavição Curtiss F em voo.²⁹⁴

²⁹⁴ LAVENÉRE-WANDERLEY, Nelson. *História da Força Aérea Brasileira* 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira LTDA, 1975, p. 55.

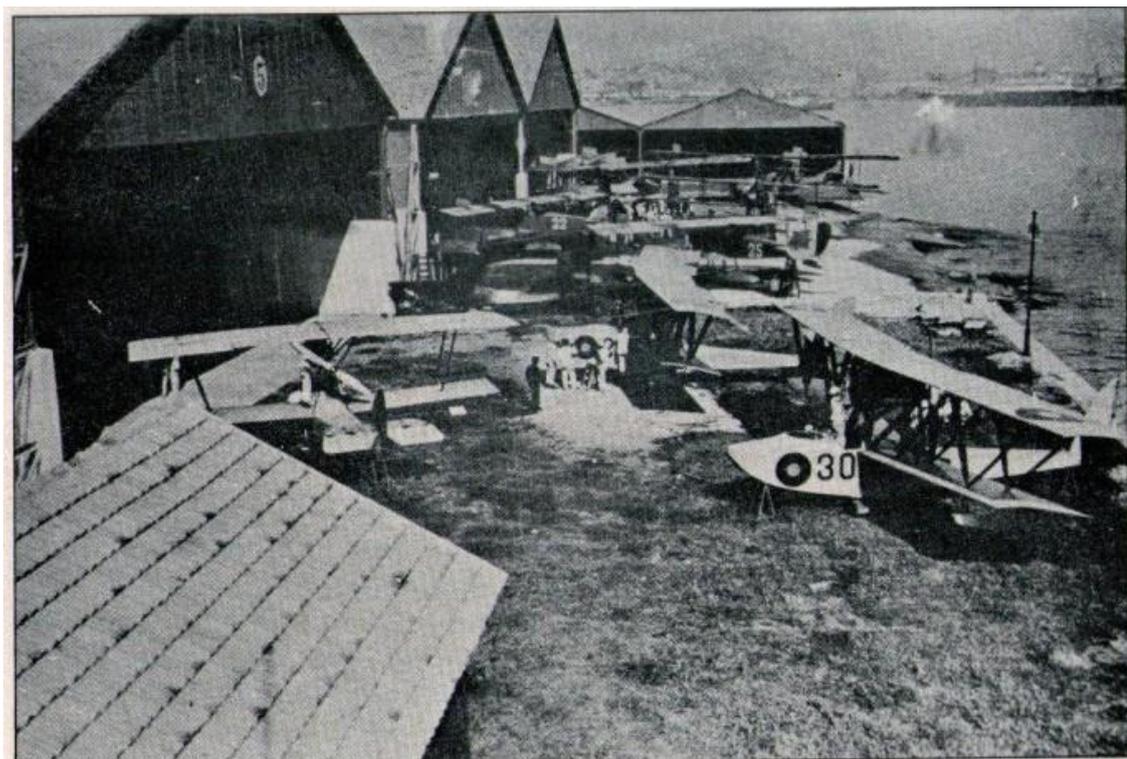


Figura 73 - Hidroaviões da Marinha em hangares.²⁹⁵

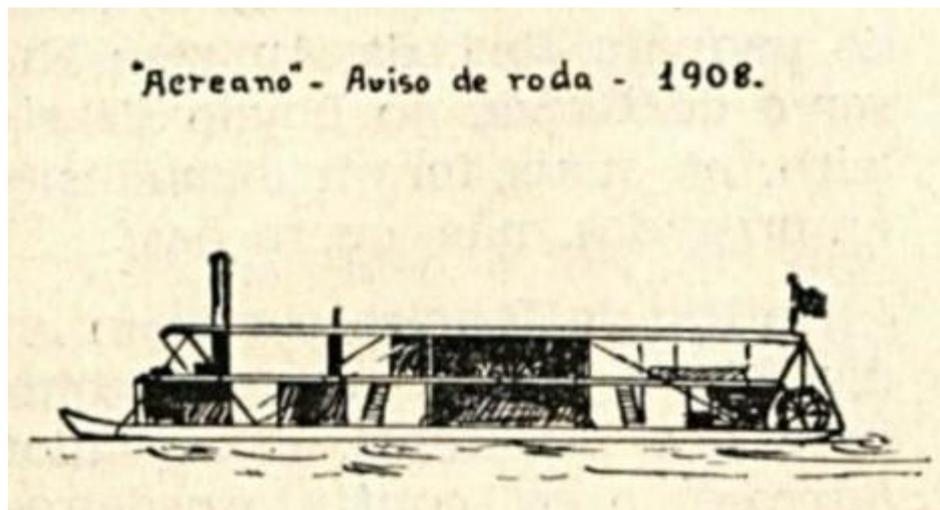
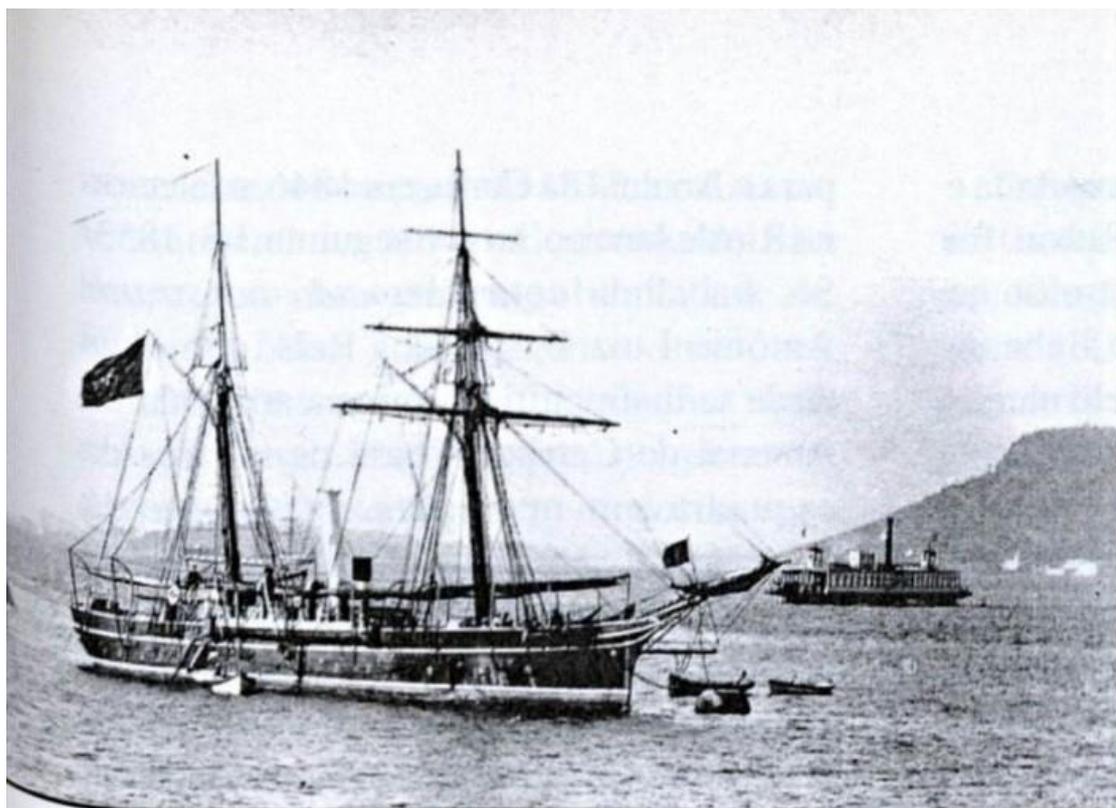


Figura 74 - Aviso de roda Acreano. A denominação se deve à roda hidráulica à direita que servia para movimentação no lugar de hélices²⁹⁶

²⁹⁵ Idem, p. 56.

²⁹⁶ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1968 / História da Flotilha do Amazonas, p. 59.



Canhoneira *Traripe* (1879) (Foto Marc Ferrez)

Figura 75 - Canhoneira Traripe no Rio de Janeiro.²⁹⁷

²⁹⁷ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1998 / Edição 244 / Volume 118 / Números 4, 5 e 6 / História da Construção Naval no Brasil parte III, p. 151.

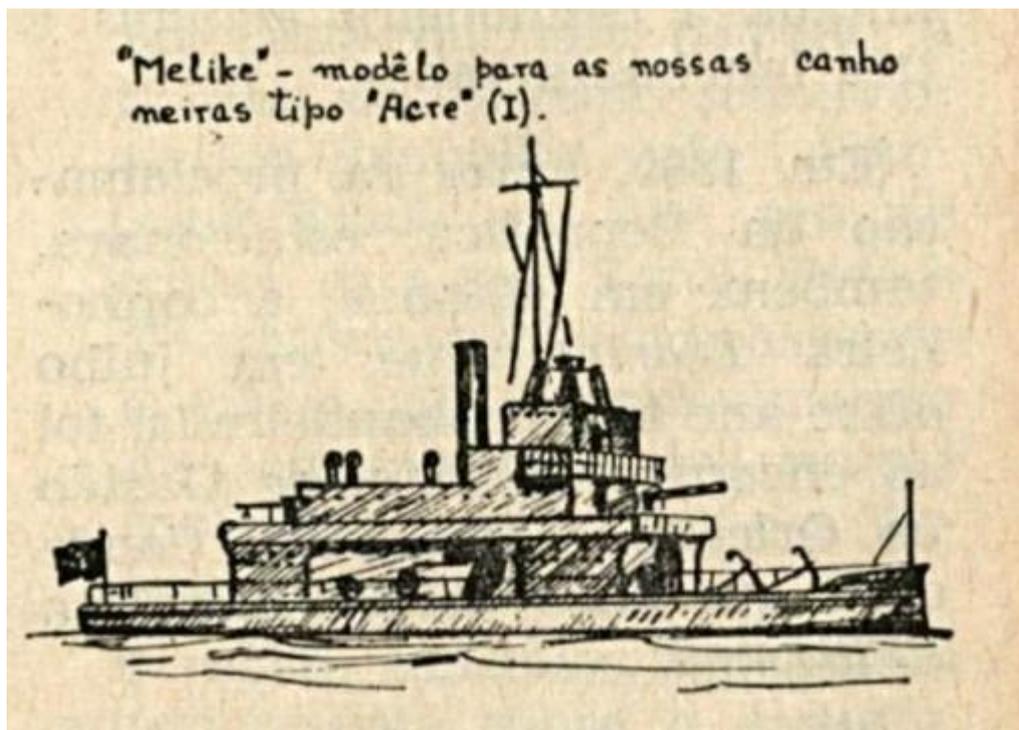


Figura 76 - Ilustração da canhoneira Melik, inglesa de origem e atuou no Egito, serviu de base para as canhoneiras fluviais da classe Acre.²⁹⁸

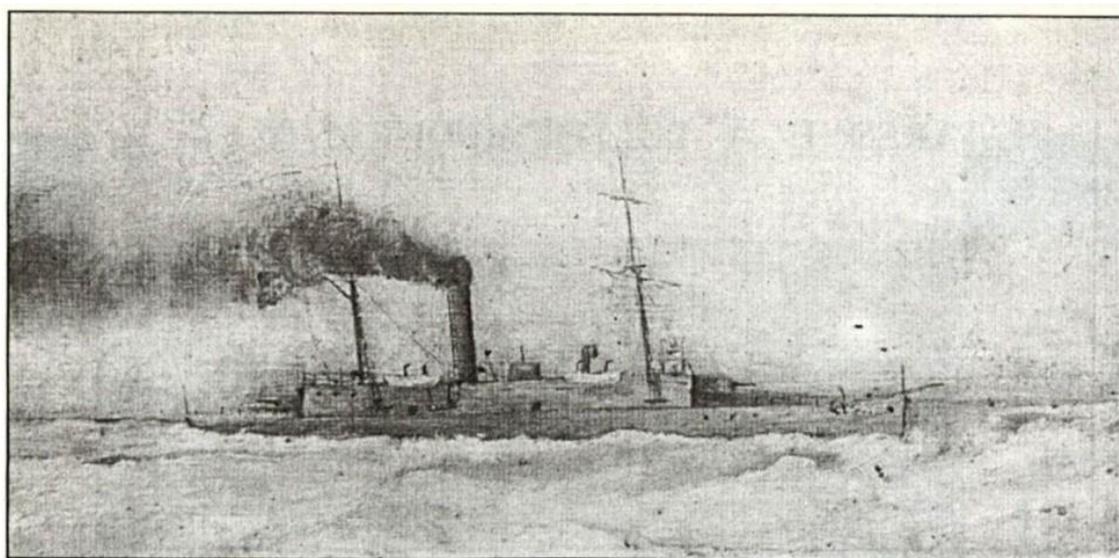


Figura 77 - Canhoneira Cananea²⁹⁹

²⁹⁸ ²⁹⁸ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1968 / História da Flotilha do Amazonas

²⁹⁹ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 1999 / Edição 245 / Volume 119 / Números 4, 5 e 6 / Os militares e a política durante a República (parte XXVIII), p. 40.

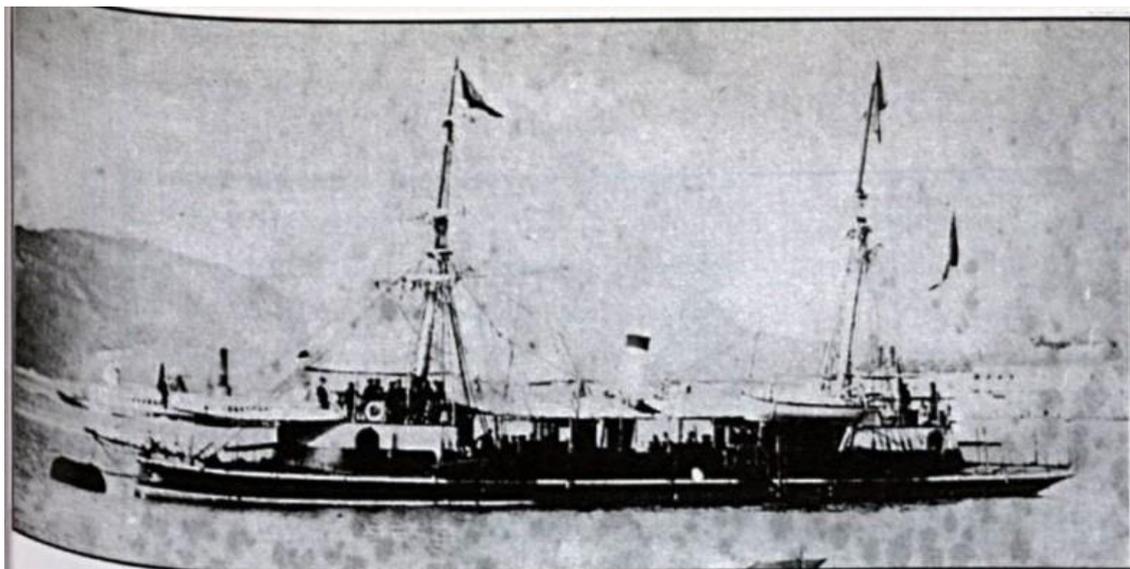


Figura 78 - Canhoneira Iniciadora³⁰⁰

³⁰⁰ Biblioteca Nacional / Hemeroteca Digital Brasileira / Revista Marítima Brasileira / 2000 / Edição 248 / Volume 120 / Números 10, 11 e 12 / A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil, p. 173.