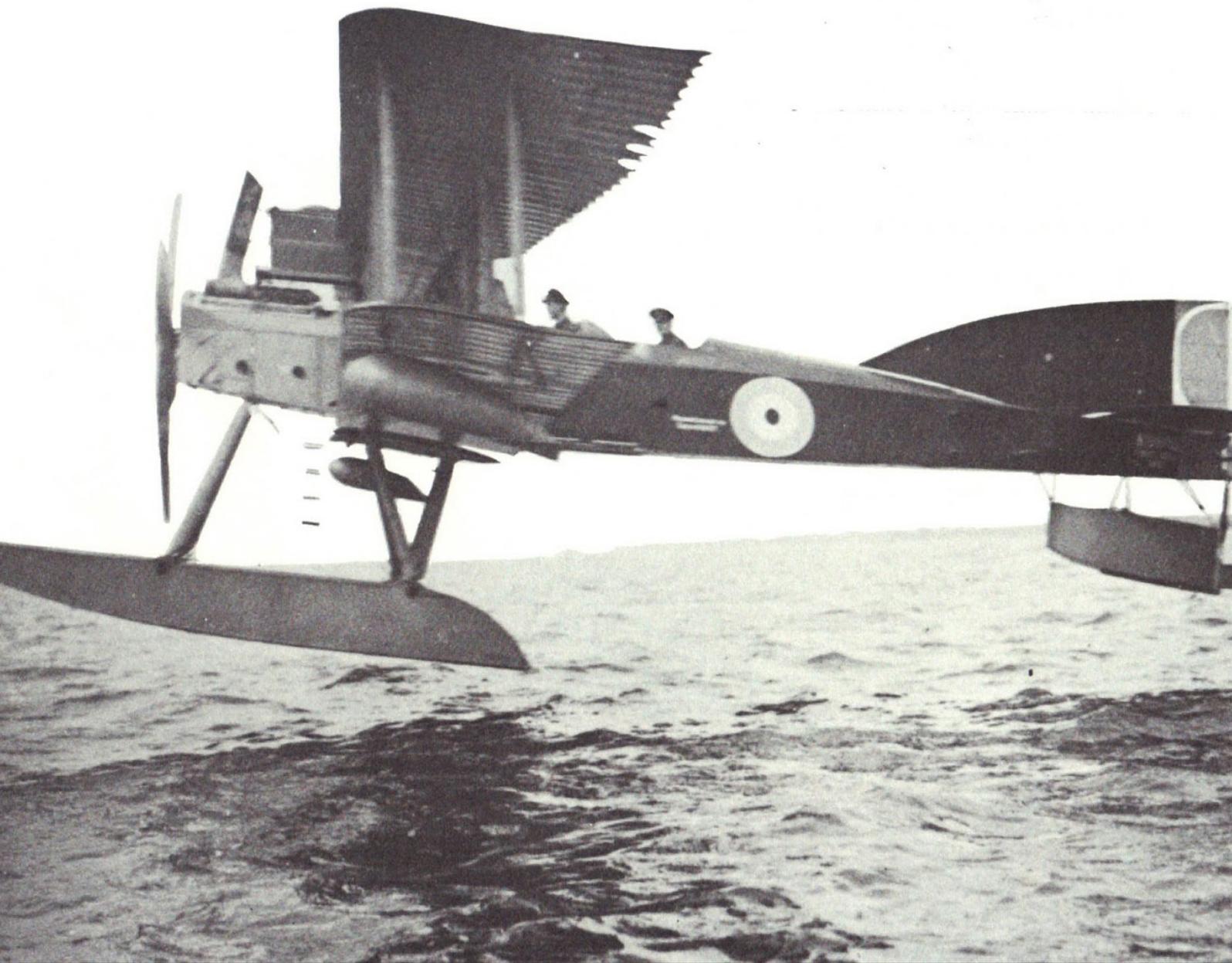




Revista Brasileira de
**História
Militar**



Ano IX - Nº 23
Maio 2018

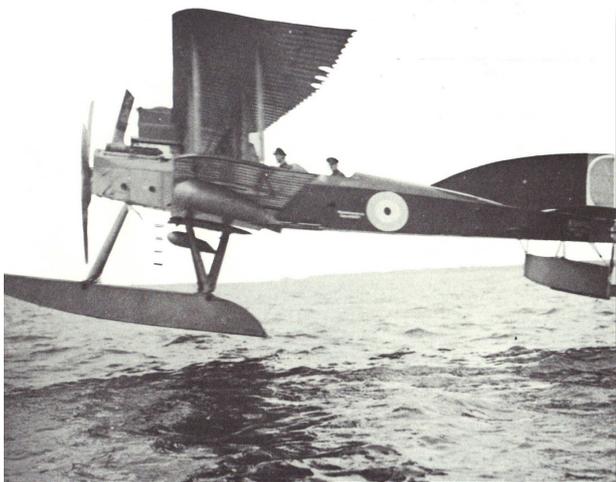


Imagem desta Edição

A imagem mostra um hidroavião britânico Short Type 184, utilizado na Primeira Guerra Mundial em operações de patrulha, bombardeio e lançamento de torpedos, tendo sido a primeira aeronave torpedeira a afundar um navio.

Para as operações em Gallipoli em 1915, dois protótipos foram embarcados no HMS Ben-my-Chree. Pilotando um deles, Charles Edmonds fez história ao lançar o primeiro ataque aéreo com um torpedo a um navio mercante turco, que afundou embora já tivesse sido atingido pelo submarino britânico HMS E14. No entanto, cinco dias depois, em 17 de agosto, outro piloto a bordo de um Type 184 – o então tenente G B Dacre - foi obrigado a pousar por problemas no motor e, ao notar a aproximação de um rebocador turco taxiou na sua direção e lançou seu torpedo, afundando o rebocador. Sem o peso do torpedo, Dacre foi capaz de decolar seu avião e retornar ao Ben-My-Chree.

Este avião também foi pilotado por brasileiros, servindo junto a RAF na base de Cattewater, localizada no sudoeste da Inglaterra, em missões de patrulha anti-submarinos, durante a Primeira Guerra Mundial. Acervo digital do Editor.

Editorial

Desde a edição anterior, nossa Revista tem o privilégio de contar na sua editoria com a ilustre presença de Marcello José Gomes Loureiro: Doutor em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (PPGHIS-UFRJ) e doutor em Histoire et Civilisation pela École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS - Paris), com estágio sanduíche de 10 meses na Universidade de Lisboa (2014). Pós-doutorando pelo Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal Fluminense.

Nesta edição contamos com a colaboração dos professores: Luiz Guilherme Scaldaferrri Moreira, do Instituto ProMinas/Universidade Cândido Mendes e da Prefeitura Municipal de Cabo Frio e Carlos Roberto Carvalho Daróz do PPG da Universidade do Sul de Santa Catarina – UNISUL. Contamos também com a participação dos pesquisadores Misael Henrique Silva do Amaral, doutor em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ; Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva, doutoranda pela Fundação Getulio Vargas –FGV; Pedro Gustavo Aubert, Doutor pela Universidade de São Paulo – USP; Luiza das Neves Gomes, doutoranda no PPG em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro –UFRJ; Janylle de Almeida Ferreira, doutoranda pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ e Bruno de Seixas Carvalho do Programa de Pós Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) da Escola de Guerra Naval.

A todos, o nosso muito obrigado.

Cesar Machado
Editor Responsável



Revista Brasileira de
**História
Militar**

www.historiamilitar.com.br
ISSN 2176-6452

Conselho Editorial

Prof. Paulo André Leira Parente	Prof. Luiz C. Carneiro de Paula
Prof. Marcos Guimarães Sanches	Prof. Francisco E. Alves de Almeida
Prof. Maria Teresa Toribio B. Lemos	Prof. Ricardo Pereira Cabral
Prof. Adriana Barreto de Souza	Prof. Manuel Rolph de Viveiros Cabeceiras
Prof. Carlos Roberto Carvalho Daróz	Prof. Cláudio Passos Calaza
Prof. Cesar Campiani Maximiano	Prof. Dennison de Oliveira
Prof. Aureliano Pinto de Moura	

Editor Responsável

Cesar Machado Domingues

Editores Associados

Marcello José Gomes Loureiro
Ronaldo Lucas da Silva

Administração e Redação

Rio de Janeiro – RJ. CEP 22.470-050
E-mail: editor@historiamilitar.com.br

Revisão e Diagramação

Daniel Albino da Silva



Índice

Guerra, índios, mercês e redes sociais na conquista de cabo frio (Séculos XVI e XVII).....6

Luiz Guilherme Scaldaferrri Moreira

O desenvolvimento da marinha brasileira e as relações militares entre Brasil e EUA a partir da missão naval americana de 192225

Misael Henrique Silva do Amaral

Voando na grande guerra: os aviadores brasileiros na 1ª Guerra Mundial35

Carlos Roberto Carvalho Daróz

***Pax Armada* na bacia do prata: a política de defesa da armada imperial contra república do Paraguai (1852-1864)49**

Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva e Pedro Gustavo Aubert

A contribuição da Federação das Indústrias de São Paulo e da Escola Superior de Guerra para o desenvolvimento da indústria bélica brasileira (1950-1960)68

Luiza das Neves Gomes e Jamylle de Almeida Ferreira

O poder marítimo na sociedade de controle: navios autônomos e o pessoal marítimo86

Bruno de Seixas Carvalho

Livro em Destaque96

GUERRA, ÍNDIOS, MERCÊS E REDES SOCIAIS NA CONQUISTA DE CABO FRIO (SÉCULOS XVI E XVII)¹

Luiz Guilherme Scaldaferrri Moreira²

Resumo: Este artigo tem por finalidade discutir o processo de conquista da região de Cabo Frio, articulando-o aos interesses da monarquia portuguesa, da elite do Rio de Janeiro e à montagem da economia fluminense.

Palavras-chave: Conquista; índios; Cabo Frio.

Abstract: This article aims to discuss the process of conquest of the Cabo Frio region, articulating it to the interests of the portuguese monarchy, the elite of Rio de Janeiro and the assembly of the Rio de Janeiro economy.

Keywords: Conquest; Indians; Cabo Frio.

A cidade do Rio de Janeiro fora fundada, em 1565, sob a liderança de Estácio de Sá, com maciça participação de colonos que haviam se instalado na capitania de São Vicente. Todavia, para que aquela sociedade pudesse se manter, era necessária a prática de alguma atividade econômica, como, por exemplo, o cultivo da cana-de-açúcar. Segundo João Fragoso, naquele período, a economia fluminense, se comparada com a de Pernambuco e com a da Bahia, era de segunda classe, se mostrava dependente do exclusivo colonial e, portanto, das flutuações do mercado internacional. Sua reprodução se dava pelo comércio e pela concessão de crédito. Parte da riqueza gerada ficava com os negociantes e outra parte com a governança da terra, membros da administração periférica e do Senado da Câmara (Fragoso, 2009, p. 76 e ss).

A economia funcionava dentro do que o autor chamou de “economia do bem comum”, na qual a reprodução e a acumulação não se davam no mercado pela simples venda deste produto, mas,

¹ Nota do Editor: este artigo é uma adaptação do texto publicado originalmente como capítulo primeiro do livro Cabo Frio: Quatrocentos Anos de História (1615-2015), organizado por Flávia Maria Franchini Ribeiro e Luiz Guilherme Scaldaferrri Moreira, IBRAM, 2017, pp. 25-47. <http://www.museus.gov.br/tag/luiz-guilherme-scaldeferrri-moreira/>

² Doutor em História pela UFF (2015). Mestre em História Social pela UFRJ (2010). Bacharel e Licenciado em História pela UFRJ (2001). Leciona na Universidade Veiga de Almeida no campus Cabo Frio. Ministra os Encontros Presenciais de Metodologia Científica do curso de pós-graduação Lato-Senso, modalidade EaD da Universidade Candido Mendes/ Instituto ProMinas, onde atua também como professor Orientador de TCCs. Professor das redes municipais de ensino de Armação dos Búzios e de Cabo Frio.

sim, por fatores políticos, caracterizando um “mercado imperfeito”, no que contribuiu a *governança* da terra. Os descendentes dos antigos conquistadores vicentinos ocupavam aqueles cargos por meio do sistema de mercês – uma cadeia de obrigações recíprocas entre súditos e monarca, baseada no dom e contradom. Deste modo, os leais descendentes dos conquistadores da Guanabara deveriam ser recompensados pelos serviços prestados à Coroa, já que expulsaram os franceses da região em 1565, fundando aquela urbe com a utilização de suas fazendas.³ Era a ocupação destes espaços que permitia tirar recursos da sociedade para investir na montagem de engenhos. Em resumo:

A base da economia da Guanabara era a produção de um açúcar preterido pelas frotas, mas que consistia no alicerce da sociedade de Antigo Regime da região, da mesma forma que dela se retiravam os cabedais necessários para a nobreza manter sua qualidade. Entretanto, este açúcar não bastava para sustentar o poder da nobreza, sendo completada pela apropriação, via governo, de parte da riqueza social (Fragoso, 2009, p. 105).

Estes vicentinos e seus descendentes no Rio de Janeiro, assim como seus congêneres no espaço colonial americano, eram capitais, já que participavam de um dos tantos momentos “fundacionais” que ocorriam na América portuguesa, neste caso o daquela cidade. Isso lhes dava a prerrogativa de obter uma série de privilégios, que eram passados aos seus descendentes, constituindo assim o que uma corrente historiográfica vem chamando de nobreza da terra (Fragoso, 2003 e Mello, 1998). Eram estas famílias que monopolizariam os ofícios régios e os das Câmaras Municipais, ou, para utilizar um termo coevo, os “cargos honrados da República”. Tais postos eram importantes, pois atuavam não só na administração local, mas possibilitavam intervir na economia da região. Esses privilégios se originavam da conquista em diversas localidades, não apenas da expulsão dos franceses e a posterior fundação e conquista do Rio de Janeiro, em 1565, mas, igualmente, da Conquista de Pernambuco, no século XVI, e da Restauração Baiana e Pernambucana, no XVII, com o combate aos holandeses.

Em cidades como Olinda, Salvador, ou Rio de Janeiro as pessoas que se arrogavam o título de principais ou nobreza da terra, justificavam-no não enquanto uma categoria natural ou jurídica, de acordo com o direito do Antigo Regime, mas por meio de um discurso – baseado numa cultura política – que valorizava sua condição de protagonistas na conquista ultramarina (Bicalho, 2005, p. 30-1).

As guerras, ainda segundo a autora, eram de grande relevância, tanto na conjuntura do reino como no Atlântico:

³ A respeito da economia de Mercês, consultar Olival (2001) e Mauss (2008).

(...) o que falava mais fundo na perspectiva das autoridades metropolitanas era sem dúvida a defesa e a conservação dos domínios ultramarinos, quer por meio da militarização dos colonos naturais e reinóis nos momentos de perigo, quer pelo reforço da obediência e submissão dos súditos à autoridade de seus governantes, legítimos representantes do rei e da sua soberania no distante, e nem sempre pacífico, além-mar (Bicalho, 2003, p. 332).

Dentro deste quadro de consolidação do espaço luso na Guanabara, era fundamental a “obediência e a submissão dos súditos à autoridade de seus governantes” (Bicalho, 2003, p. 332). Por isso, era necessária a negociação, a pactuação, uma das características da Escolástica (Fragoso e Gouvêa).⁴ Bicalho, Fragoso e Gouvêa destacaram que os estudos recentes mostram que a Monarquia lusa era fraca para se impor pela coerção, mas forte o suficiente para negociar seus interesses com os múltiplos poderes existentes no reino e nas conquistas. Nesse sentido, havia a necessidade de “coesão” entre essa região do ultramar e o reino, o que passava pelo “pacto entre a Coroa e os conquistadores”. Nuno Monteiro e Mafalda Soares da Cunha, tentando explicar essa “coesão” e esse “pacto”, começaram a desenhar o conceito de *Monarquia Pluricontinental* que se caracterizava “pela comunicação permanente e pela **negociação com as elites da periferia imperial**” (Cunha e Monteiro, 2005, p. 194).

Sublinhamos, portanto, que para entender essa Monarquia, ou seja, o Estado luso moderno, é necessário estudar como essas elites da periferia, entre elas a do Rio de Janeiro, se comunicavam com o centro; como negociavam; quais eram suas lógicas sociais; como circulavam no espaço luso; e como se integravam na *governança* da terra. Afinal de contas, como destacou recentemente Marcello Loureiro, a gestão dessa Monarquia “sofria interferências de papéis advindos dos espaços periféricos”, já que:

Eram as elites locais que escreviam ao rei, apresentavam seus arbítrios e remédios, destacavam as potencialidades locais, superestimavam as receitas, instigavam decisões, viabilizavam o governo e, ainda que minimamente, interferiam na gestão (Loureiro, 2014, p. 60).

Feitas estas considerações, há a necessidade de destacar a região de Cabo Frio, periferia de uma região secundária, a capitania do Rio de Janeiro. Qual seria o interesse da Monarquia lusa e das elites do Rio de Janeiro neste *locus*? Seria apenas ligada à defesa? Dois dos membros desta elite, porque proprietários de engenhos ou de plantações de cana-de-açúcar no Rio de Janeiro, os

⁴ Este estudo é tributário da análise de Greene, 1990, 1994 e 2010. A respeito da Escolástica consultar Skinner, 1996.

governadores do Rio de Janeiro, Antônio de Salema (1574-1577)⁵ e Constantino de Menelau (1614-1617), tiveram atuação destacada na “Conquista” da região de Cabo Frio – se assim se pode dizer –, além do primeiro Capitão-mor de Cabo Frio, Estevão Gomes (1617-1644?) – momentos que para a região podem ser considerados como “fundacionais” (AHU, RJ, AV, D. 125 e Torre do Tombo, 1909, 166).⁶ Quais teriam sido os interesses destes personagens na região de Cabo Frio, não apenas como governadores e capitão, mas também como membros da elite fluminense? Qual seria o interesse destes personagens na região citada?

A historiografia local, em especial os autores regionais, comumente chamados de memorialistas,⁷ pouco ou nada falaram a respeito da relação dessa primeira elite fluminense com a região de Cabo Frio, assim como os interesses particulares dos governadores do Rio de Janeiro. Limitam-se a apresentar os personagens de modo bastante pontual e descritivo, sem uma análise mais acurada, aprofundada e, acima de tudo, problematizada. Tal postura corrobora o que Michel de Certeau sublinhou a respeito dos autores memorialistas. Segundo este estudioso, ao contrário dos historiadores, os memorialistas não estão preocupados em receber a “chancela” de seus pares acadêmicos em seus estudos (Certeau, 1982, p. 72). Desta maneira, Salema é apresentado como o líder da famosa expedição de 1575 que teria dizimado os tamoios; Menelau, como o que teria ordenado a fundação da cidade de Cabo Frio; e Gomes, apenas como o primeiro capitão de Cabo Frio, sem, contudo, pontuarem quando deixou o ofício (Massa, 1980 e 1996; Fernandes, 2012 e Beranger, s/d).

Salema e Menelau, por serem capitães-mores do Rio de Janeiro, e Gomes, por ser capitão de Cabo Frio, tinham interesses militares na região. Todavia, os interesses destes personagens estavam longe de se restringirem à esfera militar. Esse fato pode ser constatado ao analisarmos outras fontes e novos estudos, o que não é feito pela historiografia local/memorialista, uma vez que a mesma desconhece fontes importantes e novas metodologias. Sua produção, basicamente, se assenta na síntese de estudos já consagrados e publicados.

Antes de analisarmos os interesses destes personagens na região, temos que entender um pouco o que ela tinha a oferecer. Cabo Frio, antes mesmo da fundação da urbe do Rio de Janeiro (1565) e da

5 Na verdade, fora governador da Repartição Sul, uma vez que a América portuguesa fora dividida em duas partes entre os anos de 1573 e 1578, a saber: o Estado do Brasil, cuja capital era Salvador, na Bahia, e o Rio de Janeiro, capital da Repartição Sul.

6 Não sabemos exatamente até quando Estevão Gomes capitaneou a região de Cabo Frio, mas sabemos que, em 1644, Félix Madeira Gusmão fora nomeado como capitão de Cabo Frio.

7 O conceito, ao que parece, surgiu na França entre os séculos XIII e XIV, por meio de cronistas medievais. No Brasil, apareceu com mais propriedade na virada do século XIX para o XX, fruto das transformações socioeconômicas que ocorriam por conta do processo de urbanização. Desta feita, nas regiões que sofriam estas mudanças surgiram intelectuais que começavam a registrar estas alterações em suas localidades (Malerba, 2002).

própria fundação daquela cidade (1617), tinha uma função importante em termos militares, por conta da proximidade do Rio de Janeiro; possuía grande quantidade de pau-brasil; tinha uma enseada na qual os navios faziam “aguada”, ou seja, reabasteciam os barcos com água potável; tinha abundância de sal e; contava com grande quantidade de índios, em especial os tamoios (Ribeiro, 2005, p. 33).⁸ Algumas destas características foram captadas por cronistas coevos. Um deles, o piloto e cartógrafo batavo Dierick Ruiters, que publicou seus escritos na Europa em 1623, todavia, fora capturado na altura de Angra dos Reis, em meados de 1617. A respeito de Cabo Frio, afirmou que

Desse último cabo [Frio] ao estuário do Rio de Janeiro percorrem-se mais 8 léguas S.E. e N.O. A costa é toda montanhosa, atingindo as nuvens. Ela estende-se do Cabo Frio, onde estão as salinas, até detrás de um golfo, para além do cabo, passando aí a ter o nível do mar. A leste do Cabo de Janeiro, encontra-se um rochedo mais elevado que os demais e que parece a ponta de um pão de açúcar. Avista-se esse rochedo durante todo o percurso entre Cabo Frio e o Rio de Janeiro (França, 2000, p. 37).

1º ato: O Governador do Rio de Janeiro Antônio Salema (1574-1577) e os seus interesses em Cabo Frio.

Visto o que a região tinha a oferecer, é hora de entender quais os interesses que o governador Salema poderia ter ali – o que só pode ser compreendido dentro do contexto da França Antártica (1555-1565), que, entre outras coisas, resultaria na fundação da cidade do Rio de Janeiro (1565). Naquele instante, houve expedições que tentavam não só controlar e pacificar os tamoios que viviam na região de Cabo Frio, mas igualmente combater a presença de traficantes europeus de pau-brasil (Serrão, s/d; Mendonça, 1991; Tavares, 2011). Os tamoios, vindos de Cabo Frio, por exemplo, em julho de 1566, liderados por Guaxará, atacaram os lusos situados nas imediações do Morro Cara de Cão, no Rio de Janeiro, com 180 canoas. Apesar da diferença numérica, os portugueses venceram a batalha e atribuíram o fato a um milagre feito por São Sebastião, padroeiro da urbe recém-fundada (Ferrez, 1º vol. Tomo I, 1975, p. 465). Os embates continuavam. Em 1568, os mesmos tamoios de Cabo Frio, que foram sumariamente derrotados, atacaram a aldeia de São Lourenço localizada do outro lado da Baía de Guanabara. (Castro, Vol. 1. 2009, p. 145). Segundo Ondemar Dias, algumas de suas tribos, após o episódio, “mostraram desejo de serem pacificadas, fixando-se obedientes na terra

⁸ Hemming (2007, p. 729-30) fez uma estimativa para a população indígena à época do Contato (c. 1500). Na capitania do Rio de Janeiro existiram 25.000 tamoios na Guanabara; 35.000 tamoios em Cabo Frio; 8.000 temiminós; 10.000 puris no Vale do Paraíba; 6.000 coropós; 5.000 cachinés; 8.000 carajás; dando um total de 97.000 indivíduos. Não sabemos por que o autor não contabilizou os goitacazes ao norte do Estado. Teriam entrado nos números do Espírito Santo? Para a região de Espírito Santo/Ilhéus seriam 12.000 goitacazes, entre outras etnias.

de Cabo Frio” (1998, vol. 159 (399), p. 472 e ss).

Portanto, aqueles gentios ainda ofereciam perigo para o processo de “Conquista” e era necessário controlá-los. Segundo uma lei de 1570, somente o rei ou o governador-geral poderiam declarar guerra justa contra os índios. Amparado legalmente, Salema, governador-geral da Repartição Sul, montou uma expedição, em 1575, contra aquele povo que acabou por “trucida[r] mais de 2000[,] escravizando 4000” (Abreu, 2010, vol. 1, p. 158 e Lamego, 2007, p.82-4). A empresa contou com capitães de São Vicente e alguns desses gentios sobreviventes foram para o “Rio e outros para São Vicente ou Espírito Santo” (Hemming, 2007, p. 211-212, citação p. 212). Segundo Frei Vicente do Salvador, os que quiseram se converter foram alocados nas aldeias de São Barnabé e São Lourenço (Serafim Leite, 1945, Tomo IV, p. 432).

Para Adler Castro, que segue o jesuíta José de Anchieta, a partir desta empresa, a região teria ficado segura para os lusos (Vol. 1. 2009, p. 146). Maurício Abreu também partilhou desta ideia, afirmando que a partir daí foi possível que o “povoamento europeu se expandisse naquela direção”. Todavia, a região de Macacu, por sua natureza repleta de rios ligados à Baía de Guanabara, ainda era a principal área de expansão da presença lusa. Havia, portanto, antes deste episódio, “uma fronteira tácita separando o território luso e indígena, que se estendia pelo vale do Guaxindiba acima e chegava ao oceano na altura do lago de Itaipu” (2010, vol. 1, p. 218, 222-3. Citações 218 e 223). Contudo, opinião divergente fora dada pelo espanhol Francisco Coreal, em 1690: “cabo Frio, uma excelente enseada, onde podem ser encontrados numerosos peixes-serra e bonitos papagaios, é ocupada pelos tupinambás” (França, 2000, p. 47).

Para efetivar a Conquista e a presença lusa, as terras em Cabo Frio começaram a ser doadas tanto pela capitania de São Vicente, que legalmente detinha a jurisdição sobre a região, como a recém-criada Capitania do Rio de Janeiro. Iniciava-se um conflito de jurisdição entre as duas capitanias, algo pouco discutido na historiografia (ABREU, 2010, vol. 1, p. 292).⁹ No entanto, os embates não ocorriam apenas pela questão fundiária. Segundo Abreu, entre o fim do século XVI e a década de 1630, coincidentemente parte de nosso recorte temporal, momento no qual se formava a primeira elite fluminense, os vicentinos e os fluminenses possuíam uma divergência ainda maior por conta da concorrência no aprisionamento dos gentios. De modo que, os conflitos tinham origem na “enorme falta de braços que já se verificava em ambas as capitanias naquela época e que afetava não apenas

⁹ Na obra há uma tabela mostrando as doações de sesmarias na região do Cabo Frio dadas tanto pelo governador da capitania de São Vicente, como do Rio de Janeiro e pelo capitão de Cabo Frio. (ABREU, 2010, vol. 1, p. 300 e ss).

as necessidades de defesa, mas sobretudo, o arroteamento das terras”. Começavam, portanto, como sublinhou Abreu, “já no início do século XVII, litígios de terras na banda d’além”, ou seja, do outro lado da baía de Guanabara (2010, vol. 1, p. 197. Citações 189 e 197).

Assim, os serviços prestados à Monarquia Lusa pelo governador Salema e por seus “soldados”, todos membros da *governança da terra*, eram recompensados. Isso fatalmente ajudava na reprodução da própria economia fluminense, uma vez que fatores fundamentais para a produção, como o acesso a mão de obra (gentios escravizados) e a terra (sesmarias), eram adquiridos fora do mercado, via sistema de mercês, o que caracterizaria o “mercado imperfeito”; a riqueza social, que era de toda a sociedade, passava a ser distribuída pela Monarquia para aqueles que haviam lhe prestado algum serviço. Assim, esses “conquistadores” pactuavam e negociavam com a Monarquia, ao mesmo tempo em que se mostravam súditos fieis e leais, mas igualmente corroboravam seu poder de mando e sua soberania no longínquo ultramar.

2º ato: O Governador do Rio de Janeiro Constantino de Menelau (1614-1617) e o Capitão-mor de Cabo Frio Estevão Gomes (1617-1644?) e seus interesses em Cabo Frio.

Apesar do progresso na Conquista da região de Cabo Frio, ela de fato ainda não estava consolidada, no que contribuiria para a fundação da cidade de Cabo Frio (1615). Além dos interesses militares, que envolviam o governador do Rio de Janeiro, Menelau, e do capitão-mor de Cabo Frio, Gomes, haveria outros interesses? Acreditamos que sim! E os interesses destes personagens se confundiam com o da própria Monarquia, já que todos poderiam ganhar caso a Conquista realmente se efetivasse, uma vez que a presença lusa ainda não era exclusiva na localidade.

Os franceses continuaram a passar pela região, como ficou claro, em 1598, com o combate que o português Manuel Mascarenhas Homem travou com uma nau no porto dos Búzios, situada na região de Cabo Frio. Em 1599, os portugueses com quatro caravelas e inúmeras canoas de índios atacaram uma embarcação francesa de Jacques Postel (Varnhagen, tomo II, 1956, p. 52).

Os ingleses também continuavam a ameaçar a região. No dia 15 de maio de 1615, o rei noticiava ao governador-geral, Gaspar de Sousa, que havia sido informado por seu embaixador na Inglaterra, que se armavam no porto de Londres navios “para fazer duas fortalezas na costa do Brasil em um porto, que dizem haver descoberto entre as capitânicas do Espírito Santo e Rio de Janeiro” (*Cartas...*, 2001, p. 268-269). Para que não obtivessem sucesso, o monarca havia mandado

“aprestar duas caravelas com munição e alguma gente para que a cargo de pessoa de confiança, vão em direitura ao Rio de Janeiro e Espírito Santo para proverem ambas aquelas praças, com aviso aos capitães delas desta armação dos ingleses, e do porto que pretendem ocupar, dando-lhes todos os sinais que há dele, e encarregando-lhes que estejam vigilantes, e se correspondam ambos para que chegando os ingleses a alguma parte daquele costa deem logo sobre eles antes que se fortifiquem, e procurem desfazê-los de todo, e tomar-lhes os navios” (Cartas..., 2001, p. 268-269).

Dezesseis dias depois desta ordem, o monarca providenciava o socorro, para que os ingleses não conseguissem se instalar em um “sítio tão desacomodado pela pouca capacidade do porto e por estar tão vizinho a duas fortalezas minhas”, Santa Cruz e São João, localizadas na entrada da baía de Guanabara (Cartas..., 2001, p. 271). Para isso, encaminhava ao Rio de Janeiro 100 mosquetes, 100 arcabuzes aparelhados, 20 quintais de pólvora, 10 de chumbo, 40 pelouros e 10 quintais de murrão.¹⁰ Este material aportou em Salvador em duas caravelas – que dali deveriam ser levadas para o Rio de Janeiro por pessoa de confiança –, de onde seriam transportados para o local onde os ingleses pretendiam se instalar.

Acreditamos que esta última ação tenha sido empreendida por André Cardoso Pinto,¹¹ um típico “homem colonial” – na expressão de Luiz Felipe de Alencastro –, que em sua carreira militar circulou¹²

“em diversas regiões do Império, mas jog[ou] todas as suas fichas na promoção social e econômica acumulada numa determinada praça, num enclave colonial que às vezes não o viu nascer mas onde possui bens, herdeiros e tumba reservada (2000, p. 103-104).”

André Cardoso Pinto aparece citado à margem daquele documento de 1615, como natural “do Rio de Janeiro, filho de Jorge Pinto Beredo, que servia de capitão na Casa de Pedra” (Cartas..., 2001, p. 272). O militar era bastante experiente no combate aos piratas que traficavam pau-brasil. Em 1608, fora mandado pelo Governador do Rio de Janeiro, Afonso de Albuquerque (1608-1614), a percorrer “algumas ilhas daquela costa” onde “se havia feito pau brasil para se vender as nações do norte” pela “confiança que dele suplicante tinha o mandou que fosse ver e examinar todo aquele distrito”,

10 Mandava também armas para o Maranhão para Diogo de Campos Moreno, que participava da Jornada do Maranhão, juntamente com Jerônimo de Albuquerque Maranhão quando se lutava contra os franceses naquela localidade entre os anos de 1614-15.

11 Maiores informações a respeito da inserção deste personagem na sociedade fluminense e de sua carreira militar podem ser vistas em Moreira, 2015; AHU, RJ, CA, D. 845; AN. Cód. 61, Vol. 1, p. 237v.

12 Maiores detalhes ver Moreira (2015, p. 272).

procedendo “com zelo no serviço de Vossa Majestade com tanto cuidado que achou o lugar aonde estava o pau” (AHU, RJ, AV, D. 175).

Naquela ocasião, tinha por volta de nove anos de serviços prestados à Coroa portuguesa e estava em plena ascensão militar, o que duraria até o final da década de 1640, por conta de sua ligação com a família de Salvador Correia de Sá e Benevides. A quantidade era significativa. Segundo Moreira (2015), o Regimento das Fronteiras (1645), documento que irá normatizar uma série de questões militares em Portugal, entre elas a questão da quantidade de anos de serviços necessários para ocupar um determinado ofício, rezava que os capitães tivessem no mínimo seis anos de préstimos (2015, p. 242). Alguns dos serviços foram feitos no governo de Martim de Sá (1602-1608), pai de Benevides, quando juntamente com o mesmo saiu com “seis armadas a sua custa com escravos e criados seus, as quais armadas se fizeram por razão de se livrar a costa de uns piratas do norte”. Durante os serviços, atuou como cabo de uma esquadra em uma “armada de canoas que saindo de mar em fora deu a costa por razão de umas travessias em que ele suplicante naufragou com muito risco de sua vida” (AHU, RJ, AV, D. 175 e AN. Cód. 61, vol. 1 p. 237v.).

Possuía ligações importantes com a família de Benevides, em especial com Salvador Benevides, uma das figuras mais influentes no universo português no século XVII, por diversas vezes governador do Rio de Janeiro e responsável por restaurar Angola das mãos dos batavos em 1648 (Boxer, 1973). No entanto, também tinha laços com outras famílias com origem nos *conquistadores* vicentinos. Algumas delas eram mais importantes por conta do controle que possuíam sobre a “poupança colonial”, o que igualmente lhes ajudava a ascender socialmente.¹³ Tinha elos sociais vitais, como, por exemplo, com os gentios. Como Elisa Garcia mostrou, os casamentos entre lideranças indígenas e lusas foram importantíssimos para o processo de *Conquista* (2014, p. 317-355). Um deles, por exemplo, ocorreu entre o André Cardoso Pinto e Luciana Barreto, tataraneta de Tibiriçá, grande guerreiro tupiniquim, fundamental para o avanço da colonização na América portuguesa, em especial, nas capitanias de São Vicente e do Rio de Janeiro.¹⁴ Destarte, André Cardoso Pinto conectava interesses do centro (Lisboa) à periferia (Rio de Janeiro-Cabo Frio), de maneira que ligava também os interesses dos gentios aos da

¹³ Em especial, no ofício de provedor da fazenda. Entre as funções do provedor estava a concessão de créditos proveniente da administração da Fazenda Real na Capitania e dos bens de órfãos e incapazes. Isso caracterizava o “mercado imperfeito”, uma vez que a reprodução das atividades econômicas, neste caso em especial, a produção de açúcar ou aguardente, era facilitada por benesses concedidas pela Coroa (Salgado, 1985).

¹⁴ Tibiriçá era chefe da aldeia Piratininga, local onde João Ramalho, depois de um naufrágio, passou mais de 20 anos, quando adotou os costumes daquele povo e se casou com a filha de Tibiriçá, Bartyra. Ramalho intermediou a aliança entre o povo de Tibiriçá e os portugueses, o que possibilitou a fundação da cidade de São Vicente. “Tibiriçá tornou-se, com efeito, o principal aliado dos portugueses (...) recebendo em troca armas, pólvora e outros bens europeus” (Vainfas, 2000, p. 547-549; Rheingantz, 1965).

Coroa (Grendi, 1978, p. 127-165 e Fragoso & Gouvêa, 2009, p. 301-2).

Sem sombra de dúvidas, a ligação que tinha com os gentios lhe permitiu participar de 19 Armadas montadas no Rio de Janeiro, sendo 6 delas as suas próprias custas, uma vez que eram de Canoas de Guerra (AHU, RJ, AV, D. 175 e AN. Cód. 61, vol. 1 p. 237v.). Desnecessário sublinhar que as Canoas de Guerra estavam repletas de gentios, muitos dos quais, nos arriscamos a afirmar, eram seus parentes.¹⁵ No entanto, antes de levar aquelas armas até Cabo Frio, naquele ano de 1615, havia acabado de realizar outra Armada que percorreria a

“Ilha Grande, onde diziam que estavam seis naus holandesas e em sua companhia se embarcaram ele suplicante e tendo se vista de duas lanchas de guerra, que renderam debaixo de sua artilharia e nesta ocasião pelejou ele suplicante valorosamente” (AHU, RJ, AV, D. 175).

Ao aportar em Cabo Frio, logo encontrou cinco naus inglesas que haviam sido vistas carregando pau-brasil (Sousa, 1978, p. 71-73). Os navios acabaram por fugir sem oferecer resistência; todavia, haviam construído uma fortaleza de madeira que fora queimada. A Coroa acabou por decidir que deveriam ser erguidos “dois fortes e estabelecidas povoações” na localidade (Castro, Vol. 1. 2009, p. 184). Dessa feita, acreditamos que André Cardoso Pinto tenha ficado na região como responsável pela Casa de Pedra. Esta, por sua vez, de acordo com Castro, teve vida efêmera, posto que, ainda em 1615, a Coroa decidiu erguer dois fortes e criar uma povoação, o que determinou a “origem da cidade de Cabo Frio e o fim da famosa Casa de Pedra” (Castro, Vol. 1. 2009, p. 184). Sua atuação enquanto militar ocorreu praticamente no “enclave” da capitania do Rio de Janeiro, onde era membro de sua elite por possuir terras e prédios urbanos, ou seja, “bens” (Moreira, 2015, p. 330).

Mas, voltemos à urgência de se defender a região de Cabo Frio. O governador Menelau, então, cumprindo as recomendações do Regimento e do próprio monarca para melhorar a defesa daquela costa, fundou a cidade de Santa Helena de Cabo Frio no dia 13 de novembro de 1615 e começou a construir a fortaleza de Santo Inácio com sete peças de bronze (Vianna Jr., 2011, p. 65; Lamego, 2007, p. 82-4; Castro, Vol. 1. 2009, p. 184). Apesar de não termos conseguido localizar sua nomeação, acreditamos que André Cardoso Pinto tenha ficado como responsável pelo forte de Santo Inácio, juntamente com seus aliados indígenas que deveriam usar, se não todo aquele armamento que ele havia trazido, ao menos uma parte. Assim, fica claro a total dependência, como já sublinhado

15 Outra Armada importantíssima fora montada as suas custas e enviada, em 1624-25, para o socorro de Salvador, que estava sob o domínio holandês (Moreira, 2015, p. 282 e 338).

por Garcia, dos lusos para com os indígenas, no que diz respeito à conquista e à defesa da região. O baluarte teve vida breve, já que se começou a construir em 1617 a fortaleza de São Mateus, erguida mais perto do mar, a cerca de 200 metros de distância (Castro, Vol. 1. 2009, p. 184).¹⁶ Com toda a certeza, ajudou na decisão a informação – que o monarca, em 1616, havia dito ao governador-geral –, de que os ingleses, devido à abundância do pau-brasil, estavam querendo voltar à região. Por isso, o dito governador tinha dado ordens para que embarcações fossem deslocadas para Cabo Frio no ano de 1615, como vimos, já que os ingleses, naquela oportunidade, haviam sido obrigados a

“embarcar, deixando a maior parte do pau que tinham cortado em terra sem o poderem carregar, e [os lusos] lhe tomaram as pipas de aguada e ferramenta que traziam para resgate, desfazendo-lhe o dito reduto, e por ordem do dito governador ficou fortificada a dita paragem de Cabo Frio, fazendo se pazes com o gentio goitacás que nunca desde o descobrimento deste estado se puderam efetuar com ele em muito dano nosso, pelo que sendo capitania particular a do Cabo Frio se não pode nunca povoar, podendo se recear que se os ingleses assentaram em terra pela amizade que tinham com o dito gentio causaram muito dano em todo este estado saindo a infestar” (Cartas..., 2001, p 301-2).

Portanto, apesar do episódio de 1615 ter sido favorável aos lusos, ainda havia receios de que os ingleses voltassem e se aliassem novamente aos goitacazes e não mais aos tamoios.¹⁷ Portanto, uma proteção mais efetiva era necessária. Um novo baluarte, melhor posicionado e equipado, era urgente, por isso a construção do forte de São Mateus fora pensada em 1617. Esta construção teria outro capitão, Estevão Gomes, nomeado pelo governador-geral, Gaspar de Sousa, com ordenado de 80\$000 rs. e comandaria 12 soldados.¹⁸

Esta construção fora projetada pelo engenheiro-mor do Brasil, Francisco Frias de Mesquita (Castro, Vol. 1. 2009, p. 184). Este chegava ao Rio de Janeiro, em 1617, depois de ter passado pelo Maranhão e por outras capitanias do norte¹⁹, já que o governador-geral, Luís de Sousa, pedia ao

¹⁶ Segundo a historiografia local, o forte teria sido concluído em 1620 (Fernandes, 2012, p. 140).

¹⁷ A respeito da construção das alianças entre europeus e indígenas no contexto da *Conquista* e da flexibilidade das mesmas, ver Almeida (2010).

¹⁸ O número era expressivo, visto que, em 1616, haviam sido deixados para proteger a cidade do Rio de Janeiro apenas 28 soldados (“Alvará de 24 de outubro de 1616”, 1927, p. 20; Moreira, 2015, p. 320). Neste mesmo ano (1617), deu-se a doação da sesmaria para os jesuítas erguerem o aldeamento de São Pedro de Cabo Frio. Este aldeamento tinha posição estratégica ímpar, posto que ajudava na proteção da capitania do Rio de Janeiro, num lugar em que as embarcações que passavam por aquela costa tinham que obrigatoriamente se aproximar do litoral para atracar na Guanabara. Assim, o aldeamento “não apenas impedia desembarques entre o rio Macaé e o cabo como também serviam de atalaia avançada, comunicando rapidamente à cidade e à [aldeia de] São Barnabé a aproximação de eventuais navios inimigos” (Pedrosa, 1981, p. 51 e ss; Abreu, 2010, vol. 1, p. 191). Como Almeida (2001) e Ribeiro (2005) defenderam, o aldeamento de São Pedro de Cabo Frio foi fundamental para a defesa da capitania e seus serviços foram reconhecidos até o século XIX, quando o Brasil já era um Estado independente.

¹⁹ Participou da conquista do Maranhão, como voluntário, entre 1616-1617, onde reformou e (re)desenhou algumas fortalezas, em toda a região norte. Também atuou em obras “públicas” em Olinda. (Silva-Nigra, 1945, p. 9-84).

monarca que construísse novas fortificações “na Paraíba, em Fernando de Noronha, no Espírito Santo e principalmente em Cabo Frio” (Silva-Negra, 1945, p. 21). O traçado da fortaleza, assim como sua aprovação, fora feito naquele ano e de pronto o governador-geral iniciou a obra. Contudo, logo em abril de 1618, a responsabilidade fora transferida para a capitania do Rio de Janeiro, já que o monarca havia decidido

encarregar desta ocupação a Martim Correa de Sá, tendo por certo dele que me servirá neste particular, com a mesma satisfação com que até agora procedeu em outros que teve alguma conta (Silva-Negra, 1945, p. 22).

Mas, voltemos a Estevão Gomes, que, em 1617, fora nomeado capitão de Cabo Frio. Sua ligação com a região era anterior à fundação da cidade. Segundo Abreu, ele havia ganhado da capitania de São Vicente, em 1607, terras na localidade (2010, Vol. 1, p. 300). Em 1610, comprou um “engenho de trapiche da invocação de Nossa Senhora das Neves [...] com toda a mais fábrica dele [...] partidos de cana [...] [e] dez peças de escravos da Guiné” (2010, Vol. 2, p. 45). Logo depois, embora não saibamos precisar a data, tornou-se “proprietário de terras e de dois engenhos, um localizado em Gericinó e o outro, um engenho d’água em Meriti, na Baixada Fluminense”.²⁰ No ano seguinte, Abreu nos dá notícia que apareceu como senhor de engenho morando na Misericórdia, na cidade do Rio de Janeiro (2010, Vol. 2, p. 429). Portanto, Gomes para além dos serviços que podia prestar à Coroa, em Cabo Frio, estava interessado no pau-brasil e, talvez, mais ainda, no acesso ao trabalho indígena e de madeiras para os seus engenhos. Segundo Warren Dean, no final da década de 1600, os engenhos no recôncavo da Guanabara já sofriam com a falta de lenha, de modo que começaram a se espalhar rumo a leste, “cruzando as baixadas na direção de Cabo Frio” (2000, p. 97). O problema também foi apontado por Abreu (2010, vol. 2), que destacou que o fato iria se agravar ainda mais na virada para o setecentos.

Contudo, deveria estar descapitalizado, já que “nas primeiras décadas da colonização, poucos foram os sesmeiros que possuíam capital suficiente para estabelecer um engenho; por essa razão, apenas os indivíduos ligados à governança da terra conseguiram fazê-lo” (Abreu, 2010, vol. 2, p. 104), ou seja, de uma forma ou de outra só era possível reproduzir seu capital fora do “mercado perfeito”.

²⁰ Segundo Abreu, os engenhos erguidos em Gericinó contavam com grande vantagem devido à “captação de energia hidráulica” proveniente de estarem localizados na baixada de Jacarepaguá. (2010, vol. 2, p. 97; Ribeiro, 2005, p. 42). A respeito da localização exata dos engenhos, ver Pedrosa (1981, p. 51).

Todavia, o capitão de Cabo Frio, Estevão Gomes, e o ex-governador do Rio de Janeiro, Constantino de Menelau (1615-17), se não se tornaram mais próximos, devem ter estreitado os laços, posto que, em 1618, ambos foram acusados, pelo Governador do Rio de Janeiro, Rui Vaz Pinto, de praticarem o comércio de pau-brasil de forma ilegal. Isso teria permitido a Menelau, segundo a devassa que fora feita em seu governo pelo desembargador Antão de Mesquita, a compra de um engenho “para se agasalhar” (Fragoso, 2000, p. 79 e AHU, RJ, CA, D. 18). Contudo, acreditamos que o interesse de ambos na região não era apenas no pau-brasil, mas, especialmente, nos gentios. Outro a participar da devassa fora o ex-capitão do extinto forte de Santo Inácio, André Cardoso Pinto. Esse fora enviado para a região em 1618, visto que já a conhecia, e avisado que, no período entre 1608-1614, quando governava a capitania Afonso de Albuquerque, portugueses “na terra firme fronteira a algumas ilhas daquela costa, se havia feito pau brasil para se vender as nações do norte”, o que contrariava ordens da Coroa, como já fora sublinhado. Em decorrência, lhe fora mandado “examinar todo aquele distrito e saber por que ordem se fizera e dos compreendidos na culpa”. Na oportunidade, como fruto da investigação, acabou por tomar “uma lancha e se queimou trezentos quintais de pau brasil que os inimigos tinham feito” (AHU, RJ, AV, D. 175 e AN. Cód. 61, vol. 1 p. 237v.). Não sabemos qual foi o parecer de André Cardoso Pinto. Todavia, o governador acabara inocentado pelo Monarca.

Os moradores do Rio de Janeiro já haviam apresentado problemas com Menelau antes mesmo dele assumir o governo da capitania. Assim, em 1611, por meio do Conselho das Índias, o monarca escrevia ao governador da Repartição Sul, D. Francisco de Sousa, que havia sido informado de que poderiam surgir inquietações. Menelau aguardava acabar o tempo do então governador da capitania Afonso de Albuquerque (1608-1614) para tomar posse do ofício. Entretanto, as notícias que o monarca tinha a seu respeito não eram boas, visto que o mesmo

(...) serviu [n]a capitania do Espírito Santo mostrou não ter talento para servir a de que esta provido, e que por respeito de o povo impedir que não houvesse efeito a concessão que lhe fizeste de certos pedaços de campos, por serem os que a cidade tem para suas criações (que ele sofreu mal), e por leves ocasiões ameaça já agora aos homens que lhe dará com paus (executando algum coisa destas), tratando os de muito feias palavras, como também sua mulher ameaça na igreja mulheres honradas da terra, dizendo que com o seu marido entrar no cargo porá tudo em ordem, com o que se entende que depois de servir haverá muitas inquietações, e que será servido de Deus e meu bem comum e quietação do povo mandar acudir a isto e mandar-lhe em outra coisa satisfazer suas pretensões (Cartas..., 2001, p. 75).

Portanto, ao que parece, o problema era muito mais complexo do que apenas a questão do pau-brasil, passava também pela disputa de campos nos arredores da cidade do Rio de Janeiro que serviam para a criação de gado.²¹ O monarca, então, pediu ao governador da Repartição Sul que lhe informasse se a queixa era verdadeira e se tinha procedência (*Cartas...*, 2001, p. 75). Desconhecemos a resposta. Mas, com certeza, a queixa não atrapalhou a visão positiva que o monarca tinha a respeito de Menelau, já que no ano seguinte, em 1612, a coroa ordenava que o governador-geral, Gaspar de Sousa, lhe empossasse como governador da capitania do Rio de Janeiro (*Cartas...*, 2001, p. 96-97). A credibilidade ainda persistiu. Desta feita, em março de 1613, o rei mandou, por meio do Conselho das Índias, que o governador-geral

(...) lhe mande acrescentar o ordenado que lhe esta aplicado, que são 100\$000 rs., por ser muito pouco por razão da terra ser muito falta de todas as coisas necessárias, e essas serem excessivamente caras (...) maiormente não tendo outros proes e tendo os capitães das companhias mais ordenado que ele sendo lhe tão inferiores e tendo tão diferente obrigação (*Cartas...*, 2001, p 183-4).²²

O que temos que destacar aqui é que a Coroa reconhecia que os únicos ganhos do governador do Rio de Janeiro eram seus soldos, que não davam para muita coisa, e a ausência de “proes”. Por isso, no próprio Regimento de Gaspar de Sousa (1613), o rei informava que o governador-geral e

(...) os mais governadores que ao diante forem do dito Estado, tenham e hajam para si enquanto servirem o dito cargo os quintos das presas que naquelas partes se tomarem aos inimigos que forem tomadas de boa guerra, assim no mar como na terra, pela maneira que pertencerem a minha fazenda e se para ela arrecadam por meus regimentos e provisões (*Cartas...*, 2001, p. 227-8).

De modo que na devassa parece que Constantino de Menelau não fora incriminado e que, portanto, o pau-brasil apreendido não era dele. Ele assumia o ofício de governador e como tal tinha direitos a uma série de vantagens, com os “quintos das presas”, não apenas do pau-brasil, mas também da captura de gentios, por meio das *guerras justas*, que com toda a certeza lhes seriam muito úteis em seu engenho.

21 A respeito dos conflitos que envolviam os moradores do Rio de Janeiro, no início do século XVII, e das demarcações dos campos (terras públicas) utilizados para a engorda do gado, ver Abreu (2010, vol. 2, p. 280).

22 Neste documento também consta a assinatura de Antão de Mesquita. Segundo Moreira (2015), o salário do governador da capitania do Rio de Janeiro, em 1616, era o mesmo valor (“Alvará de 24 de outubro de 1616”, 1927, p. 20).

Para concluir, a região de Cabo Frio, como definiu Abreu,

(...) jamais foi capitania de primeira grandeza, sendo computada no rol daquelas que ficaram conhecidas como “capitanias subordinadas”. Embora tivesse independência jurídica em relação ao Rio de Janeiro, seus capitães permaneceram sujeitos ao governador-geral da Bahia, que nomeava as autoridades locais, e sua fiscalização e arrecadação sempre estiveram dependentes do governo do Rio de Janeiro, que também tinha a última palavra no que diz respeito aos assuntos militares (Abreu, 2010, Vol. 1, p. 303).

Embora Cabo Frio fosse uma “capitania subordinada”, tinha certa importância para as elites fluminenses na virada do século XVI para o XVII. Afinal, como sublinhou Almeida, a partir da cidade do Rio de Janeiro, que detinha as funções militares, outras regiões eram incorporadas ao universo luso “num processo contínuo de lutas frequentes não apenas contra os inimigos estrangeiros, mas, sobretudo, contra os índios que em várias regiões opunham forte resistência” (2001, p.86).

A Região, portanto, mesmo antes da fundação da Cidade, forneceu capitais (materiais e simbólicos) para a formação da primeira elite fluminense na virada do século XVI para o XVII. Aquelas lutas acabaram, gradualmente, por consolidar a *Conquista* e instalar momentos *fundacionais* como, por exemplo, o que ocorrera com a instalação da urbe de Cabo Frio (1615). O interesse dos militares envolvidos neste processo estava longe de ficar restrito à questão castrense. Os lusos iam ganhando terreno por conta de suas vitórias nos conflitos. A Monarquia, que classificava aquelas querelas como *Guerras Justas*, permitia o aprisionamento de gentios. Aqueles soldados, que haviam praticado tal serviço, tinham a autorização real de se apropriar da riqueza social, tornando-os privados.

Nos quinhentos, os serviços prestados por Salema e por seus soldados foram recompensados pela Monarquia, que lhes doou sesmarias e permitiu que “fabricassem” escravos gentios (Fragoso, 2000, p. 67). A Coroa repetiria o processo, consentindo aos proprietários de engenhos Constantino de Menelau e Estevão Gomes o acesso a escravos gentios (mão de obra). Em especial, tal procedimento era importantíssimo para o governador do Rio de Janeiro, Constantino de Menelau, uma vez que os seus ganhos eram limitados, já que o mesmo não tinha “proes e percalços, que por razão dele lhe pertencem e podem pertencer, e com os privilégios e honras, liberdades, preeminências mercês, e franquezas, que lhe tocam, e de que deve, e podem usar (...)”.²³

²³ Termos comuns que apareciam nas provisões de nomeação, como, por exemplo: “Registro do Traslado da provisão, que Sua Majestade passou a Antônio Ortiz de Mendonça Sargento-mor do Rio de Janeiro”, Vol. 16, s/d, p. 403.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- “Alvará de 24 de outubro de 1616”. Livro segundo do governo do Brasil. In Annaes do museu paulista. tomo terceiro, 1927.
- “Regimento de Tome de Sousa”. In MENDONÇA, Marcos Carneiro de. Raízes da formação administrativa do Brasil. Rio de Janeiro: IHGB, 1972.
- “Registro do Traslado da provisao, que Sua Majestade passou a Antonio Ortiz de Mendonca Sargento-mor do Rio de Janeiro”. In Biblioteca Nacional. Documentos Históricos. Rio de Janeiro, Vol. 16, s/d.
- ABREU, Mauricio de Almeida. Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502-1700). Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estudio, 2010.
- ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Metamorfoses Indígenas. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.
- ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Os índios na História do Brasil. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2010.
- Arquivo Nacional. Códice 61 – Provedoria da Fazenda da Capitania do Rio de Janeiro, volume 1.
- BERANGER, Abel. Dados Históricos de Cabo Frio. Cabo Frio: Edição do Autor, s/d.
- BICALHO, Maria Fernanda. “As Câmaras Municipais no Império Português: o exemplo do Rio de Janeiro”. Rev. bras. Hist. vol. 18 n. 36, São Paulo, 1998.
- BICALHO, Maria Fernanda. Cidade e Império – o Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- Cartas para Álvaro de Sousa e Gaspar de Sousa (1540 -1627). Lisboa: CNCDP, 2001.
- CASTRO, Adler. Muralhas de pedra, Canhões de bronze, Homens de ferro: fortificações do Brasil de 1504 a 2006. Rio de Janeiro: Fundação Cultural Exército Brasileiro, Vol. 1, 2009.
- CERTEAU, M. de. “A Operação Historiográfica”. In ---. A Escrita da História. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1982.
- CUNHA, Mafalda Soares da e monteiro, Nuno. “Governadores e capitães-mores do império atlântico português nos séculos XVII e XVIII”. In Nuno Monteiro; Pedro Cardim e Mafalda Soares da Cunha (orgs.). Optima pars. Elites ibero-americanas do

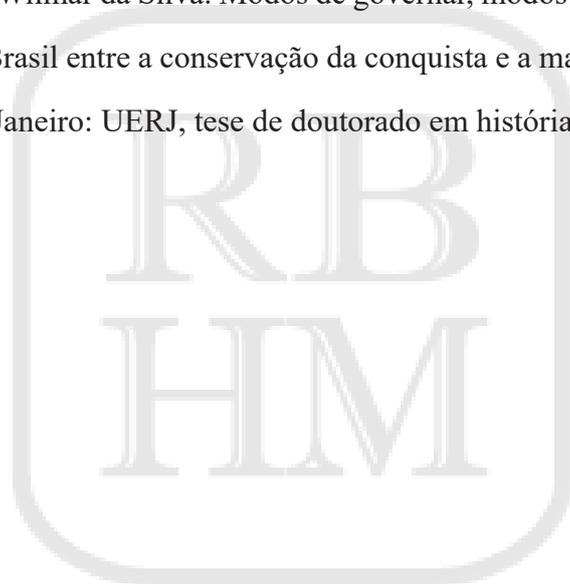
Antigo Regime. Lisboa: ics, 2005.

- FERNANDES, Rose. Cabo Frio: polo colonizador do Brasil. Cabo Frio: Prefeitura Municipal de Cabo Frio, 2012.
- FRAGOSO, João & GOUVÊA, Fatima. “Monarquia Pluricontinental e republicas: algumas reflexões sobre a América lusa nos séculos XVI-XVIII”. In Revista Tempo, Vol.14, no 27, dez de 2009, pp. 49-63.
- FRAGOSO, João. “A Nobreza da República: Notas Sobre a Formação da Primeira Elite Senhorial do Rio de Janeiro (Séculos XVI e XVII)”. In Revista Topoi. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2000.
- FRAGOSO, João. “A nobreza vive em bandos: a economia política das melhores famílias da terra do Rio de Janeiro, século XVII. Algumas notas de pesquisa”. In Revista Tempo. Rio de Janeiro: 7 Letras, V. 8, no 15, 2003.
- FRAGOSO, João. “E as plantations viraram fumaça: nobreza principal da terra, Antigo Regime e escravidão mercantil”. In História (Online), v. 34, p. 58-107, 2015.
- FRAGOSO, João. “Imperial (re)visions: Brazil and the portuguese aborn e empire. Conference in Memory of Charles R. Boxer. Fidalgos da terra e o Atlântico sul”. In schwartz e myrup (orgs.). O Brasil no Império Marítimo Português. Bauru: Edusc, 2009.
- FRANÇA, Jean M. Carvalho. Outras visões do Rio de Janeiro Colonial. Rio de Janeiro: Jose Olympio, 2000.
- GREENE, Jack. “Negotiated Authorities”. In Essays in Colonial Political and Constitutional History. Virginia: The University Press of Virginia, 1994.
- GREENE, Jack. “Tradições de governança consensual na construção da jurisdição do Estado nos impérios europeus da Época Moderna na América”. In FRAGOSO, João Fragoso e GOUVÊA, Maria de Fatima. Na trama das redes – política e negócios no Império português, séculos XVI-XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 95-114.
- GREENE, Jack. Peripheries and Center – Constitutional Development in the Extended Politics of the British Empire and United States (1607-1788), New York/London, Norton. 1990.
- GRENDI, Edoardo. Polanyi. Dall’antropologia alla microanalisi storica. Milao: Etas

- Libri, 1978.
- HEMMING, John. Ouro Vermelho. São Paulo: Edusp, 2007.
 - LAMEGO, Alberto Ribeiro. O Homem e a Restinga. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.
 - LOUREIRO, Marcello. Iustitiam Dare – a gestão da Monarquia Pluricontinental, Conselhos Superiores, pactos, articulações e o governo da monarquia portuguesa (1640-1668). Rio de Janeiro/Paris, Tese em história social apresentada ao Programa de Pós-graduação em História Social da UFRJ e a Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 2014.
 - MASSA, Hilton. Cabo Frio Histórico Político. Rio de Janeiro: Instituto Estadual do Livro, 1980.
 - MASSA, Hilton. Cabo Frio. Nossa terra, Nossa gente. Rio de Janeiro: Editora Dinigraf, 1996.
 - MELLO, Evaldo Cabral de. Olinda Restaurada. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998.
 - MENDONÇA, Paulo Knauss de. O Rio de Janeiro da Pacificação. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1991.
 - MOREIRA, Luiz Guilherme S. Os ofícios superiores e inferiores da tropa paga (ou de 1ª linha) na capitania do Rio de Janeiro, 1640–1652: lógica social, circulação e a governança da terra. Tese de Doutorado em história (UFF), 2015.
 - PEDROSA, Manuel X. de V. “A Ordem de São Bento em Cabo Frio”. In Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Rio de Janeiro: IHGB, 1981, Vol. 331.
 - Projeto Resgate – Capitania do Rio de Janeiro, Coleção Avulsos, doc. 18, 125, 175.
 - Projeto Resgate – Capitania do Rio de Janeiro, Coleção Castro Almeida, doc. 845.
 - RHEINGANTZ, Carlos. Primeiras famílias do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Livraria Brasileira, 1965.
 - RIBEIRO, Silene Orlando. De índios a guerreiros reais: a trajetória da aldeia de São Pedro de Cabo Frio – séculos XVII-XVIII. Niterói: UFF – Dissertação de mestrado em história, 2005.
 - SALGADO, Graça (coord.). Fiscais e Meirinhos. A administração no Brasil colonial. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.
 - SERRÃO, Joaquim Verissimo. O Rio de Janeiro no século XVI. Rio de Janeiro: Jakobson

Estúdio, s/d.

- SILVA-NIGRA, D. Clemente Maria. “Luis Frias de Mesquita, Engenheiro-Mor do Brasil”. In Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro: no 9, 1945, p. 9-84.
- SKINNER, Quentin. Fundações do pensamento político moderno. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- TAVARES, Luiz Fabiano de Freitas. Da Guanabara ao Sena. Niterói: Eudff, 2011.
- Torre do Tombo, 1909, 166
- VAINFAS, Ronaldo. “Tibiriça”. In --- (dir.). Dicionário do Brasil Colonial. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2000, p. 547-549.
- VIANNA JR., Wilmar da Silva. Modos de governar, modos de governo: o governo-geral do Estado do Brasil entre a conservação da conquista e a manutenção do negócio (1642-1682). Rio de Janeiro: UERJ, tese de doutorado em história, 2011.



O DESENVOLVIMENTO DA MARINHA BRASILEIRA E AS RELAÇÕES MILITARES ENTRE BRASIL E EUA A PARTIR DA MISSÃO NAVAL AMERICANA DE 1922

Misael Henrique Silva do Amaral¹

RESUMO

O presente artigo pretende demonstrar a influência norte-americana sobre a Marinha brasileira a partir da Missão Naval Americana de 1922, e como o pensamento naval estadunidense norteou a Esquadra do Brasil, sobretudo a partir da Segunda Guerra Mundial, onde a aliança militar entre os dois países se estreitou. Desse modo, busca-se apresentar o processo de formação da Marinha do Brasil a partir da influência dos EUA em diversos aspectos da atividade militar naval, como o estratégico, doutrinário, ideológico e administrativo.

Palavras chave: Missão Naval Americana; História Militar; estratégia naval.

ABSTRACT

This article argues the American influence over the Brazilian Navy from the American Naval Mission in 1922, and as the American naval thinking guided the squad in Brazil, especially from the second, where the military alliance between the two World Wars countries has narrowed. Thus, we seek to show how our Navy was influenced by the United States on various aspects of naval military activity, such as strategic, doctrinal, administrative.

Keywords: American Naval Mission; Military History; naval strategy. É importante sublinhar que desde as primeiras décadas do século XX se buscava reaparelhar a Armada brasileira a fim de que ela pudesse desempenhar seu papel de assegurar a posse do “domínio do mar” em um determinado setor onde a liberdade das comunicações representaria um elemento vital para a nação; ou seja, essa área setorial abrangeria as linhas de comunicação ao longo do litoral e entre os principais portos e o estrangeiro. Assim, ao que parece, a estratégia naval desse período tinha um caráter puramente defensivo.

¹ Doutor em História pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Mestre em História pelo Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC – FGV). Especialista em História Militar Brasileira (UNIRIO) e em História do Rio de Janeiro (UFF). É Bacharel em Ciências Navais pela Escola Naval com habilitação em Mecânica e Bacharel em Teologia pela Faculdade Unida de Vitória (ES). E-mail: misaelhenrique@yahoo.com.br

Araújo Neto¹ assinala que os pensadores navais do início do século XX entendiam que a melhor forma de defesa estratégica de um litoral seria possuir uma esquadra bem equipada e muito bem guarnecida por pessoal capacitado a fim de destruir uma esquadra inimiga: esse era o conceito de melhor defesa.

As experiências oriundas da história naval parecem ser a principal fonte dos estrategistas navais, e durante o início do século XX surgiram várias demonstrações dessa característica. A literatura de Alfred Mahan² que estudou o poder marítimo britânico através de sua própria história e a guerra Russo-japonesa³ seriam também outros aspectos de influência sobre a estratégia naval da Marinha brasileira.

Portanto, havia já nas primeiras décadas do século XX, a preocupação das autoridades navais em se estabelecer uma estratégia naval brasileira que se coadunasse com o novo cenário mundial e também que buscasse adquirir meios navais mais modernos e, em seguida, que capacitasse as guarnições a operar esses navios novos, utilizando oficiais estrangeiros no adestramento, como explicitado no relatório de 1908 do Almirante Alexandrino de Alencar, Ministro da Marinha, ao Presidente da República:

(...) os planos e propostas para os novos e modernos navios foram estudados e analisados por oficiais gerais (...) e engenheiros, aos quais foi recomendado emitir opinião a respeito, apontando as alterações que lhes afigurassem necessárias (...) e para preparar adequadamente o guarnecimento desses navios deveria se utilizar dos serviços de grande potência naval para instruir a nossa Marinha.⁴

Caminha⁵ acentua que o pensamento de se ter oficiais de outras marinhas na formulação doutrinária da Armada brasileira, seria reforçado por dois motivos: 1) os bons resultados obtidos pelo Exército brasileiro após a contratação, em 1920, da Missão Militar Francesa; e 2) a crescente complexidade dos navios e engenhos de guerra consequente à experiência adquirida pelas potências durante as primeiras décadas do século XX e a Primeira Guerra Mundial.

É importante ressaltar ainda que o reaparelhamento da Marinha do Brasil no início do século XX estava em consonância com a política externa brasileira norteadada através do Chanceler do Brasil, o Barão do Rio Branco, que via no programa naval brasileiro um instrumento importante para consecução de seus objetivos.

Assim, no dia 2 de março de 1922, após várias discussões no Almirantado e de estudos

realizados pelo Estado-Maior da Armada, o Presidente Epitácio Pessoa autorizou o então Ministro da Marinha Dr. Veiga Miranda a dar os primeiros passos no sentido de efetivar a ideia de estabelecer uma Missão Naval. A opção foi a Marinha Americana em virtude de se ter desde 1914 na Escola Naval de Guerra oficiais instrutores. Conforme assinala o então ministro Veiga Miranda em seu relatório ministerial:

(...) na parte do ensino (na Escola Naval de Guerra) estão sendo introduzidas sensíveis modificações pela missão americana (...) despedi-los não seria somente descortesia; seria injustiça contra quem sempre se mostrara à altura de seus deveres e de suas funções.⁶

Desse modo, no dia seis de junho de 1922 foi assinado em Washington, D.C, nos EUA o contrato para se estabelecer a Missão Naval Americana no Brasil. E sua influência se daria a partir da Escola Naval de Guerra, haja vista que a função desta Escola era de preparação dos oficiais para o estado da arte em termos de doutrinas navais e procedimentos, bem como preparar e orientar o pensamento dos oficiais para o estudo dos grandes problemas navais, de modo a estabelecer entre eles uma perfeita unidade de vistas, da qual resultassem a formação e definição da doutrina de combate para a Marinha brasileira e também unificar e precisar as ideias profissionais de uma oficialidade articulada aos novos tempos, com intuito de tornar essa oficialidade apta para o comando na nova perspectiva da guerra no mar. Vale dizer que os oficiais norte-americanos lecionavam na Escola Naval de Guerra a disciplinas de estratégia, tática e jogos de guerra, e também a de evolução da construção naval.⁷

É relevante salientar que com a vinda da Missão Naval em 1922 para o Brasil, haveria uma reorganização na Marinha, sendo criadas as Diretorias Técnicas, além do que oficiais brasileiros que haviam feito cursos nos EUA teriam absorvido o pensamento Mahaniano que mais tarde influenciariam nas decisões navais. Mahan entendia a Marinha oceânica de grandes dimensões como importante instrumento da política expansionista norte-americana do final do século XIX. Cabe dizer que a Marinha brasileira adotaria a concepção de Poder Marítimo de Mahan.

O estreitamento entre a Marinha brasileira e norte-americana se daria, sobretudo, devido aos estágios e reparos de navios realizados nos EUA. Desse modo, nota-se uma alteração na inspiração da força naval brasileira da influência britânica para norte-americana desde as primeiras décadas do século XX. Nos anos 1930 durante a gestão do Almirante Protógenes Pereira Guimarães houve a contratação de mais dois oficiais para ministrarem na rebatizada Escola de Guerra Naval (EGN) os

assuntos de estratégia e de tática naval. Ainda na administração do Ministro Protógenes Guimarães vale ressaltar que teve início o plano de renovação dos meios flutuantes iniciado em 1932 e efetivado a partir de 1935, na gestão do Almirante Aristides Guilhem, sendo que a principal característica desse plano era a ênfase na construção naval no país.

De acordo com Vidigal⁸ a Marinha do Brasil, até as primeiras décadas do século XX, sempre fora influenciada e compelida pelo desenvolvimento do Poder Naval da Argentina e em seguida pelo Chile. Assim, para o autor a demanda do plano de reestruturação dos meios flutuantes de 1932 levava em consideração as crescentes forças navais desses dois países da América do Sul. E vale destacar que na década de 1920 toda a problemática estratégica estudada na Escola Naval de Guerra era centrada no Atlântico Sul, com suposição de oponentes sul-americanos. Estudavam-se interceptação de forças navais, ações de superfície entre forças navais, proteção de transporte de tropas do Exército para o sul do país, bem como o abastecimento dessas tropas por navios, quando em operação, defesa de bases contra-ataques inimigos e sua recuperação no caso de terem sido ocupadas, e conquista de bases em território inimigo. Todo esse sistema doutrinário era focado somente no Atlântico sul.

É digno dizer que o papel da Missão Naval Americana no Brasil foi extremamente favorável ao desenvolvimento da construção naval militar no país, haja vista que devido ao empenho desta Missão, a Marinha brasileira obteve os planos de construção dos contratorpedeiros norte-americanos classe *Mahan*, como já mencionado, e que seriam os navios classe “M” *Marcílio Dias*, *Mariz e Barros e Greenhalgh*. E estes, segundo Telles⁹, seriam o principal projeto do Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (AMIC), depois Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) antes e durante a Segunda Guerra. Na verdade, foram os primeiros navios de guerra modernos até então construídos no país.¹⁰

No que tange ao pensamento naval brasileiro na década de 1930, embora estrategistas como os Almirantes Armando Vidigal e Hélio Leôncio Martins assinalem que a Marinha do Brasil somente se moldaria à estratégia focada na guerra antissubmarino no período da Segunda Guerra, percebe-se que havia indícios de que a alta administração já se preocupava com a aquisição de submarinos já na segunda metade da década de trinta, conforme já mencionamos nos relatórios do Ministro Guilhem dos anos 1937-1939, como também a preocupação em se ter contratorpedeiros a fim de atender as necessidades mínimas da esquadra, conforme discorre o Chefe do Estado Maior da Armada (CEMA) ao Ministro Guilhem em seu relatório:

(...) em 1936 O ministério da Marinha teve conhecimento de que a Itália havia iniciado a construção de nove submarinos (...) e que cederia ao governo do Brasil três destas unidades. O

problema, quanto aos submarinos, havia sido resolvido satisfatoriamente (...), porém, quanto aos contratorpedeiros se apresentava mais difícil pelo tempo exigido para sua construção. (...) na impossibilidade de prontamente serem feitos outros contratos para as demais construções em virtude da guerra europeia, surgiu a iniciativa da construção de contratorpedeiros nos nossos arsenais. (...) providências foram tomadas para a obtenção dos planos americanos e para obtenção de material junto a Missão Naval Americana. (...) está assim, em realização uma parte considerável do programa a que se pretendia a administração naval.¹¹

Portanto, embora a guerra antissubmarino e a conseqüente composição dos comboios para proteção do tráfego marítimo somente se efetivasse a partir da Segunda Guerra, com base nos relatórios ministeriais, pode-se inferir que a Marinha já se preocupava em possuir submarinos e navios contratorpedeiros a fim de adestrar e estabelecer procedimentos para o seu pessoal, bem como na parte de planejamento da própria Marinha no que tange a sua organização operativa e logística.

Vale dizer ainda com relação à Missão Naval Americana que sua influência se faria notar na forma como utilizaríamos nossos navios, nos programas de exercícios, no emprego da artilharia, mas, sobretudo, na Escola Naval de Guerra, onde se reuniria um acervo de conhecimentos, cujos resultados seriam colhidos nos anos próximos da eclosão da Segunda Guerra (1939 – 1945). A missão ainda trataria da reconstituição material da Marinha na área administrativa, com sugestões para o preparo do pessoal no setor técnico como, por exemplo, na reestruturação funcional do Arsenal de Marinha. O papel que os indivíduos da Missão desempenharam na Marinha foi “ganhando corpo” à medida que se aproximava a Segunda Guerra, adquirindo uma posição tão importante, quase que executiva em vários setores da Marinha brasileira, e mais uma vez o vetor de influência da Missão seria a Escola de Guerra naval que buscou, dentro do possível, atualizar seus currículos, percorrendo os caminhos novos indicados pelos avanços da técnica e da tática.¹²

Outro aspecto interessante é que por indicação da Missão Naval Americana ainda na década de 1930 aparecem nos currículos da Escola de Guerra Naval (EGN) o emprego intensivo da aviação – existindo uma seção somente para o estudo dessa atividade – e também a montagem da primeira operação anfíbia combinada com o Exército brasileiro e o corpo de fuzileiros navais, e por fim a essas atualizações na estrutura acadêmica da EGN soma-se a inclusão de operações de defesa contra possíveis ataques à navegação costeira, por navios de superfície, advindos da Europa.¹³

Nos relatórios do Almirante Guilhem ao Presidente dos anos 1937 a 1939 é notado o vínculo de aprendizagem e de estudo que a Escola de Guerra Naval apresentava por ocasião dos ensinamentos

realizados pela Missão Naval, conforme destacou:

A Escola de Guerra Naval, fundada em 1914, vem, desde sua fundação, prestando serviços relevantes. O estudo aprofundado dos problemas estratégicos, táticos e logísticos proporcionam aos oficiais conhecimentos de grande valor na sua formação técnica, acresce que os ensinamentos obtidos pela utilização do material moderno em experiências e manobras que ainda não nos é possível realizar, ensinamentos transmitidos por oficiais americanos da Missão Naval tem concorrido para a formação de uma doutrina avançada que permite a utilização do nosso material naval dentro dos preceitos modernos.¹⁴

Com o advento da Segunda Guerra Mundial a influência norte-americana sobre a Marinha brasileira se intensificaria, delegando a mesma, a função precípua de proteção ao tráfego marítimo no Atlântico Sul e se efetivando então o caráter estratégico da força naval do Brasil ao aspecto da guerra antissubmarino. Vale dizer que o estreitamento das relações Brasil e EUA se dariam pela confluência de interesses de ambos. Enquanto para o Brasil seria necessário estabelecer vínculos comerciais com outros parceiros, já que os principais parceiros dos anos 1920 e 1930 - os europeus - estavam isolados, e assim, o país buscava no continente americano “substitutos comerciais”. Os EUA viam no Brasil sua importância estratégica devido a posição geográfica e também como fornecedor de matérias-primas para seu esforço de guerra.

A partir da Missão Naval Americana houve um relativo avanço nos ensinamentos acadêmicos em termos estratégicos e doutrinários, sobretudo na Escola de Guerra Naval (EGN), como também uma preocupação das autoridades navais com emprego dos submarinos, percebendo que o pessoal de bordo carecia de um melhor preparo e também de experiência na guerra antissubmarino.

A subordinação brasileira aos EUA, em termos navais, possibilitou à Esquadra brasileira fazer a guerra no mar em moldes modernos, proporcionando o contato com equipamentos de projetos recentes e sofisticados (sonar, radar, etc), houve mudanças no pensamento estratégico, não mais voltado apenas para o cone sul, mas ampliando os horizontes em termos mundiais, houve ainda um despertar da vocação marítima da nação, porém as consequências desse processo seriam a total dependência em termos de material, pessoal, do sistema doutrinário e estratégico e, sobretudo, uma quase total submissão intelectual nos anos posteriores à Segunda Guerra.

O início da Guerra Fria fortaleceria novamente a aliança entre os EUA e os demais países do continente americano, concretizada desta vez por meio de dispositivos como a Organização dos Estados Americanos (OEA) e o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), que previa

o esforço conjunto dos países do continente no caso de uma agressão externa. Marques¹⁵ salienta que esse pan-americanismo chefiado pelos Estados Unidos da América era pautado nas concepções e pensamentos daquilo que ficou conhecido como a doutrina Monroe.¹⁶ Importa ressaltar que o surgimento de movimentos revolucionários comunistas no cenário mundial estimulou os EUA a acentuarem a sua liderança no continente, empregando para este fim alguns recursos como a assinatura de acordos de ajuda militar com diversos países. Assim, por força do Acordo Militar assinado no início da década de 1950, o Brasil passaria novamente a receber, a preços irrisórios, navios americanos remanescentes da II Guerra Mundial. Data desta época o recebimento dos cruzadores “*Barroso*” e “*Tamandaré*”.

Flores¹⁷ assinala que a concepção estratégica naval do pós-guerra era de caráter defensivo, com ênfase quase total na guerra antissubmarino. Muito embora, com relação ao Corpo de Fuzileiros Navais adotou-se o assalto anfíbio como estratégia que possui características ofensivas.

De acordo com Martins¹⁸ nos anos que se seguiram após o término da guerra a Marinha se voltaria para as atividades de apoio. Desse modo, tanto na gestão do Almirante Silvio de Noronha (1946-1951) quanto do Almirante Renato Guilhobel (1951-1954) na pasta da Marinha buscou-se à ampliação e ao aperfeiçoamento de infraestrutura de apoio aos meios navais, já dentro de uma concepção mais ampla sobre a necessidade de se cobrir todo o leque das funções logísticas e não somente visualizar a manutenção e reparo – atribuição específica dos arsenais – que era o que havia antes da guerra.

Os navios recebidos pelo Brasil da Marinha dos EUA do pós-guerra até meados dos anos 1950 eram, em essência, voltados para a atividade de apoio, como o navio-escola *Guanabara*, Navio Tanque *Ilha Grande*, navios rebocadores de alto-mar como o *Tritão*, entre outros. Assim, pode a Marinha impulsionar as atividades de socorro e salvamento marítimos na costa brasileira. Cabe lembrar também que neste período a Marinha de Guerra participou do transporte comercial de combustíveis líquidos, em virtude da precária estrutura de transporte da Marinha Mercante, fato que só seria revertido a partir do renascimento da construção naval no país na segunda metade dos anos 1950 com o plano de metas do presidente Kubitschek e a criação do fundo de Marinha Mercante em 1958.

Nota-se que mesmo sob a influência estratégica norte-americana, voltada para guerra antissubmarino, a Marinha do Brasil procurou ampliar o espectro de sua missão, buscando desenvolver não apenas os aspectos operativos de sua tarefa, mas também aperfeiçoando sua

logística, amplificando suas atribuições nos setores auxiliares, como na área de sinalização náutica - e para isso construiu nos anos 1950 no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro os navios hidrográficos Classe *Argus* - a Marinha também procurou atuar na oceanografia, no setor de salvamento e por fim na área de guarda costeira.

Cabe ressaltar que os primeiros navios recebidos pela Marinha brasileira foram sob a forma de cessão dos EUA e que posteriormente, por decisão da Marinha, seria transformada em compra, de modo a assegurar ao país o livre uso dos navios, haja vista que a aquisição sob a forma de cessão implicava em uma série de restrições ao seu emprego.

Em 1957 a aquisição do Navio Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* também foi algo a ser considerado para a Força Naval brasileira, ainda que com destinação à guerra antissubmarino, já seria um vislumbre da necessidade do apoio aéreo as diversas tarefas da Esquadra e, por conseguinte, a ampliação do Poder Naval brasileiro. Cabe destacar que este navio foi adquirido na Inglaterra e parece ser a partir daí que a Marinha brasileira daria os primeiros passos em direção à diminuição da dependência em relação aos norte-americanos.

Desde o fim da Segunda Guerra, as transferências de equipamentos militares para o Brasil já não atendiam as reais necessidades da Esquadra. Assim, sentimentos de decepção e de desconfiança pairavam nas instituições militares. Algumas autoridades navais partilhavam desse espírito, dentre as quais destacamos o Almirante Guillobel que foi Ministro da Marinha, durante o segundo governo Vargas (1951-1954). Sendo a sua concepção estratégica reflexo das preocupações quanto à infraestrutura de apoio na Guerra.

O recebimento de navios subsidiados pelos EUA a nossa Marinha prejudicava o desenvolvimento do setor militar naval, visto que a Esquadra brasileira apenas executava aquilo que era interesse dos norte-americanos no que tange às suas atribuições e isso incomodava algumas autoridades navais brasileiras.¹⁹

Percebe-se assim, que na década de 1950, as teses que defendiam a participação da Marinha do Brasil na defesa do tráfego marítimo e na guerra antissubmarino, apesar de ganhar mais destaque no seio dessa instituição, continuavam a ser questionadas e setores da marinha já começam a buscar alternativas para a redução da dependência militar pela qual passava a Esquadra brasileira em relação aos norte-americanos, assim iniciou-se processo de aquisição de meios em outros países, como no caso do Navio aeródromo Ligeiro (NAeL) *Minas Gerais*,

conforme já mencionamos, e também por meio de uma política de nacionalização dos navios da Marinha brasileira com o retorno da construção naval militar no país, a partir do final dos anos 1960 com auge nos anos 1970, onde houve a construção de navios de guerra mais modernos e em sintonia tecnológica aos novos tempos, como as Fragatas da Classe *Niterói*.

NOTAS

1 ARAÚJO NETO, José Carlos de. *Fundamentos da formulação estratégica do programa de reaparelhamento naval brasileiro de 1906*. In: R. Mest. Hist., Vassouras, v. 13, n. 1, p. 83-104, jan./jun., 2011.

2 ² Alfred Thayer Mahan foi almirante da marinha dos EUA. Ele buscou compreender a importância capital do mar para a grandeza das nações. Produziu sua obra a partir de um convite do almirante norte-americano Stephen Luce para lecionar na *Naval War College*, onde sua tarefa era, a partir de exemplos históricos, encontrar ligações entre a guerra em terra e a guerra no mar. As lições apreendidas dessa avaliação seriam utilizadas na formação dos futuros oficiais da marinha norte-americana. Mahan era um escritor e não um cientista. Sua reflexão e seu estudo crítico não se basearam na ciência, mas sim, numa inspiração: a centralidade do poder marítimo para a história. Sua obra mais conhecida foi publicada em 1890, sob o título “*The Influence of Sea Power upon History*”.

3 ³ A guerra russo-japonesa (1904 -1905), pondo em relevo a utilidade de uma marinha poderosa, levou as principais potências marítimas à construção de navios de grande deslocamento. E como cada uma quer a primazia no domínio do mar, construindo o Dreadnought, de 18.000 toneladas, o Japão, a Alemanha e a França, cujos orçamentos comportam largas despesas, imitaram a Grã-Bretanha (VIDIGAL, 1985).

4 ⁴ Extrato do relatório do Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, ao Presidente da República, Afonso Pena, datado de abril de 1908, p.7. Arquivo da Marinha.

5 CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *História marítima*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1980.

6 ⁶ Extrato do relatório apresentado pelo Dr. João Pedro da Veiga Miranda, Ministro da Marinha, ao Presidente Epitácio Pessoa, data 1922. P.5. Arquivo da Marinha.

7 MARTINS, Hélio Leôncio. *Evolução da Política Naval brasileira entre as duas Guerras mundiais*. In: HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA. Tomo II v. Quinto. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha – Serviço de Documentação da Marinha, 1985.

- 8 VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro. Biblioteca do Exército, 1985.
- 9 TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da construção naval no Brasil*. Rio de Janeiro, FEMAR, 2001.
- 10 COZZA, Dino Willy. *A influência da Missão Naval Americana no Brasil*. In: Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro. Serviço de Documentação da Marinha, Vol. 114, nº 10/12, Out/Dez, 1994.
- 11 ¹¹ Extrato do relatório Chefe do EMA (Estado Maior da Armada), Almirante José Machado de Castro e Silva, ao Ministro da Marinha, Almirante Henrique Aristides Guilhem, datado de 1939. p. 17. Arquivo da Marinha.
- 12 MARTINS, op. cit. p, 35.
- 13 COSTA, Otávio Matias. *Histórico da Escola de Guerra naval do Brasil: Subsídios para a história marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, 1939.
- 14 ¹⁴ Extrato do relatório do Ministro da Marinha, Almirante Henrique Aristides Guilhem ao Presidente da República Getúlio Vargas, datado de 1937- 1939. p. 168-169. Arquivo da Marinha.
- 15 MARQUES, Adriana Aparecida. *Concepções de defesa nacional no Brasil: 1950- 1996*. 2001. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), 2001.
- 16 ¹⁶ O célebre *slogan* “América para os americanos” resumia a doutrina lançada, em 1823, pelo presidente dos EUA James Monroe. Esta doutrina estabelecia como prioridade da política externa norte-americana a ampliação da influência de Washington sobre os países do continente americano, mascarada sobre a doutrina de que o continente deveria ficar livre e unido contra qualquer tentativa de recolonização pelas antigas metrópoles europeias (MARQUES, p. 31, 2001).
- 17 FLORES, Mário César. *O após guerra, olhando para o futuro*. In: *HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA*. Tomo II v. Quinto. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha – Serviço de Documentação da Marinha, 1985.
- 18 MARTINS, op. cit, p. 31.
- 19 ALVES, Vagner Camilo. *Ilusão desfeita: a “aliança especial” Brasil - Estados Unidos e o poder naval brasileiro durante e após a Segunda Guerra Mundial*. Revista Brasileira de Política Internacional, V. 48, Nº. 1, Brasília. Jan/ Jun 2005.

**VOANDO NA GRANDE GUERRA:
OS AVIADORES BRASILEIROS NA 1ª GUERRA MUNDIAL¹**

Carlos Roberto Carvalho Daróz²

RESUMO:

Após o reconhecimento pelo Brasil do estado de guerra contra a Alemanha, em outubro de 1917, resultante do afundamento de diversos navios mercantes em águas internacionais, o Governo brasileiro participou da Conferência Interaliada, realizada em Paris, na qual ficou acertada a contribuição do país para o esforço de guerra aliado contra as chamadas Potências Centrais. Foi decidido que o Brasil, único país sul-americano a enviar tropas para a Europa, atuaria em quatro frentes, enviando: uma Divisão Naval para patrulhar a costa ocidental da África; uma missão médica para instalar e operar um hospital militar em Paris; uma comissão de oficiais do Exército para estudo de operações na França; e um grupo de aviadores navais para realizar curso e, posteriormente, participar de missões aéreas de combate. O presente trabalho tem como propósito analisar a atuação dos aviadores navais (e militares) brasileiros na Itália, nos Estados Unidos e na Grã-Bretanha durante a 1ª Guerra Mundial, e as consequências advindas para a implantação do nascente componente aéreo na Marinha do Brasil e no Exército Brasileiro, lançando uma luz sobre esse desconhecido episódio da História do Brasil.

Palavras- chave: 1ª Guerra Mundial, Aviação Naval, Aviação Militar.

ABSTRACT:

After recognition by Brazil of the state of war against Germany, in October 1917, resulting from the sinking of several merchant ships in international waters, the Brazilian government took part in the Interallied Conference held in Paris, which was agreed the country's contribution to the war allied effort against the Central Powers. It was decided that Brazil, the only South American country to send troops to Europe, would act on four fronts, sending: A Naval Division to patrol the west coast of Africa; a medical mission to install and operate a military hospital in Paris; an Army official committee to study operations in France; and a group of naval aviators to train and then participate in combat air missions. This paper aims to analyze the performance of Brazilian naval aviators (and army aviators) in Italy, in the United States and in Britain during the World War One and

¹ Trabalho apresentado no I Simpósio Nacional de História Militar, realizado no Rio de Janeiro em abril de 2016.

² Mestre em História pela Universidade Salgado de Oliveira; Especialista em História Militar pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Professor no PPG da Universidade do Sul de Santa Catarina (campus Unisul Virtual) e Titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil – IGHMB)

the consequences arising for the implementation of the nascent air component at Brazilian Navy and Brazilian Army, casting a light on this unknown episode in the history of Brazil.

Keywords: World War One, Naval Aviation, Army Aviation

INTRODUÇÃO

Quando da eclosão da Grande Guerra na Europa, em agosto de 1914, o Governo brasileiro limitou-se a emitir um protesto formal contra a invasão da Bélgica por tropas alemãs e apressou-se em declarar o Brasil um país neutro.³

A partir de 1915, com o objetivo de estrangular as rotas marítimas internacionais e enfraquecer as economias e o poder militar das Potências Aliadas, a Marinha Imperial alemã desencadeou uma intensa campanha de bloqueio naval utilizando sua frota de submarinos, uma das tantas novidades tecnológicas introduzidas no decorrer do conflito.⁴ Não tardou para que navios mercantes de países neutros começassem a ser afundados, pois estes continuavam a fornecer por via marítima matérias-primas e produtos para as nações envolvidas no conflito.

E foi exatamente desta forma que, pelo mar, a guerra chegou até o Brasil. Em maio de 1916 o cargueiro Rio Branco foi posto a pique pelos alemães. No ano seguinte, a partir do mês de maio, os navios mercantes brasileiros Paraná, Tijuca, Lapa e Macau foram afundados um após o outro por submarinos alemães quando levavam seus carregamentos para a Europa. O afundamento do Macau, ocorrido nas águas do Golfo de Biscaia, levou o Governo brasileiro a reconhecer o estado de guerra imposto pela Alemanha e ingressar no conflito ao lado das Potências Aliadas.⁵

3 BRASIL. Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914 - Regras gerais de neutralidade do Brasil no caso de guerra entre as potências estrangeiras. Brasília: Câmara dos Deputados. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-11037-4-publicacaooriginal-98652-pe.html>. Acesso em 6 out. 2014.

4 FIRST WORLD WAR. Primary documents - Alfred von Tirpitz on German Declaration of Naval Blockade of Britain, 4 february 1915.

Disponível em: http://www.firstworldwar.com/source/tirpitz_uboaatwar1915.htm.

5 BRASIL. Decreto nº 3.361, de 26 de Outubro de 1917 -Reconhece e proclama o estado de guerra iniciado pelo Império Alemão contra o Brasil. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/19101919/decreto-3361-26-outubro-1917-776105-publicacaooriginal-139969-pl.html>. Acesso em 19 out. 2014.

O BRASIL COMEÇA A VOAR – OS PRIMÓRDIOS DA AVIAÇÃO

Berço de Santos Dumont, o Pai da Aviação, o Brasil iniciou suas atividades aeronáuticas de caráter militar enviando dois oficiais para cursarem a Escola Farman, em Etamps, na França, um da Marinha e outro do Exército. O primeiro deles foi o 1º tenente da Armada Jorge Henrique Moller, que, após concluir o curso de piloto com aproveitamento, recebeu o brevê de aviador internacional em 29 de abril de 1911⁶, tornando-se o primeiro piloto militar das forças armadas brasileiras. Um ano e seis meses depois foi a vez de Ricardo João Kirk, 1º tenente de Cavalaria do Exército Brasileiro, receber o seu brevê, em 22 de outubro de 1912.⁷

O envio desses dois oficiais para se especializarem na Europa em 1911 e 1912 revela a tempestividade da medida por parte do Governo brasileiro, considerando que o primeiro emprego militar do avião deu-se exatamente em 1º de novembro de 1911, durante a Guerra Ítalo-Turca (1911-1912), quando o tenente italiano Giulio Gavotti, pilotando uma aeronave Taube, lançou manualmente quatro granadas sobre um acampamento otomano, localizado dentro de um oásis no deserto da Líbia.

O Brasil, no entanto, carecia de uma estrutura aeronáutica civil ou militar e não dispunha de nenhum estabelecimento de ensino para a formação de aviadores. Em 1911, um grupo de entusiastas da aviação, liderados pelos jornalistas Irineu Marinho e Victorino de Oliveira, respectivamente diretor e redator do jornal carioca *A Noite*, e pelo almirante José Carlos de Carvalho, criou o Aeroclubes Brasileiro, com sede na Fazenda dos Afonsos, um distante subúrbio do Rio de Janeiro. O Aeroclubes, que tinha como presidente de honra o próprio Santos Dumont e como um dos sócios o tenente Ricardo Kirk, lançou uma campanha no jornal de Irineu Marinho, intitulada “Dê asas ao Brasil”, com o objetivo de reunir fundos para adquirir aviões e organizar uma escola de aviação.⁸ Publicando diversos artigos de sócios, *A Noite* passou também a defender a ideia de dotar o Exército Brasileiro com a arma de Aviação, com Kirk posicionando-se a favor da criação de uma escola de aviação no próprio Aeroclubes, sob os auspícios do Ministério da Guerra, para formar pilotos militares e civis. Os primeiros aviões foram adquiridos com recursos arrecadados pela subscrição pública e, logo em seguida, foram cedidos ao Exército para servirem, pela primeira vez no Brasil, durante a insurreição do Contestado.

6 INCAER. História geral da aeronáutica brasileira – dos primórdios até 1920, v.1. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988, p.388.

7 Ibid., p.383.

8 INCAER, Op. Cit. p.376.

O Ministro da Guerra, general Vespasiano Gonçalves de Albuquerque e Silva, não conseguia visualizar as possibilidades do avião para o Exército, e determinou que a parceria com o Aeroclube Brasileiro não se efetivasse. Ao contrário, contratou os serviços da Escola Brasileira de Aviação, criada e operada pelos italianos Gian Felice Gino, Victório Bucelli e Eduíno Orione, também no Campo dos Afonsos. Foram construídos oito hangares geminados e a área do campo de aviação foi ampliada e nivelada.⁹ Os nove aviões adquiridos na Europa chegaram no final de 1913, e, em fevereiro do ano seguinte, a escola começou a funcionar, tendo como fiscal do Governo o tenente Jorge Henrique Moller. Mas, apesar de terem sido matriculados 35 alunos do Exército e 25 da Marinha, devido a uma série de dificuldades a escola parou de funcionar apenas cinco meses após o início de suas atividades, em julho de 1914, sem brevetar sequer um único aviador.¹⁰ O Brasil continuava sem uma escola para formar seus pilotos.

A Força Pública de São Paulo também passou pela frustrante experiência de criar uma escola de aviação, em 17 de dezembro de 1913¹¹, apenas para vê-la encerrar suas atividades menos de um ano depois. As limitações técnicas, a dificuldade de se adquirir material aeronáutico e, principalmente, a pequena quantidade de instrutores e mecânicos especialistas disponível tornavam extremamente difícil a organização de uma escola do gênero no Brasil.

Enquanto os entusiastas da aviação e os ministros militares se debruçavam sobre a questão da escola, um problema mais grave no sul do país levou o avião a ter o seu primeiro emprego militar: a insurreição do Contestado. Após revezes iniciais no combate, em setembro de 1914 assumiu o comando das tropas do Exército na região o general Fernando Setembrino de Carvalho, que logo elaborou um plano para conter a rebelião e cercar os jagunços revoltosos, no qual previu a utilização do avião para missões de reconhecimento. Setembrino solicitou ao Ministro da Guerra a participação do tenente Ricardo Kirk, que seguiu para a área de operações levando consigo o aviador civil italiano Ernesto Darioli e três aviões.

“[...] Kirk e Darioli se dirigem, de trem, para a região conflagrada, acompanhando o transporte de cinco aviões, quatro Morane-Saulniers e um Blériot-Sit, além de material de reparo e algumas peças sobressalentes. Nessa viagem, fagulhas da maria-fumaça caem sobre os dois aeroplanos pertencentes ao Aero-Club (um Morane eo Blériot), causando a baixa dos aparelhos por incêndio e explosão.”¹²

9 LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. História da Força Aérea Brasileira. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975, p.34.

10 Ibid. p.35.

11 A escola de aviação da Força Pública de São Paulo foi criada pela Lei estadual nº 1.395-A, de 17 de dezembro de 1917.

12 INCAER. Op.Cit., p.423

Entre janeiro e março de 1915, os dois aviadores realizaram alguns voos experimentais e de reconhecimento. No dia 1º de março estava prevista uma missão de bombardeio contra o reduto de Santa Maria, com a participação de Kirk e Darioli, mas, embora os dois aviadores tivessem decolado sem dificuldades, o avião do tenente Kirk colidiu contra um pinheiro perto da Colônia General Carneiro, encerrando tragicamente a primeira experiência de emprego militar do avião no Brasil. Ricardo Kirk morreu no local do acidente, deixando o Exército Brasileiro sem nenhum aviador.¹³

Desde o primeiro emprego do avião em combate na Líbia, em 1911, a Marinha do Brasil demonstrou interesse pela aviação, tanto que enviou o tenente Moller para aprender a voar na França e matriculou 25 alunos na Escola Brasileira de Aviação, dos italianos Gino e Bucelli, os quais tiveram seu curso interrompido com o fechamento da escola.

Quase ao mesmo tempo em que o Exército enviava os aviões para o Contestado e motivada pelo desenvolvimento da guerra aeronaval na Europa, a Marinha publicou, em 22 de agosto de 1914, o Aviso nº 3986, que previa a organização de uma Escola de Submersíveis e Aviação, a ser instalada na Ilha do Rijo, na Baía de Guanabara. Apesar do empenho direto do Ministro da Marinha, almirante Alexandrino de Alencar, a estruturação da escola não foi possível devido a diversos problemas, dentre os quais a dificuldade de importar aviões e material aeronáutico em época de guerra. O almirante Alexandrino, um entusiasta da aviação, tentou adquirir alguns aviões junto à Farman, na França, mas a negociação não avançou, pois todas as aeronaves produzidas eram essenciais para combater as Potências Centrais.

Dois anos se passaram até que a Marinha pudesse ter, finalmente, sua escola de aviação. No dia 23 de agosto de 1916, o Presidente da República Wenceslau Braz criou duas escolas distintas, a de Aviação Naval e a de Submersíveis. Tendo como primeiro comandante o capitão-de-corveta Protógenes Pereira Guimarães, a Escola de Aviação Naval começou a funcionar, provisoriamente, na Ilha das Enxadas e, logo no primeiro ano, brevetou quatro oficiais, três dos quais haviam pertencido ao malogrado curso da extinta Escola Brasileira de Aviação.¹⁴

Para contornar a dificuldade em obter aviões na Europa, foram adquiridos nos EUA, junto

13 CALAZA, Cláudio Passos. Aviões no Contestado: descortinando um emprego militar inédito. In: Revista Brasileira de História Militar, Rio de Janeiro, n.8, ago. 2012. Disponível em <http://www.historiamilitar.com.br/edicao/edicao-08-ano-iii-agosto-de-2012/>

14 Os quatro primeiros oficiais brevetados como pilotos-aviadores navais foram os 1º tenentes Antônio Augusto Schorcht, Raul Ferreira de Vianna Bandeira, Virginius Brito de Lamare e 2º tenente Victor de Carvalho e Silva.

à fábrica Curtiss Aeroplane Company, três aerobotes Curtiss F, além de boa quantidade de peças sobressalentes para garantir sua manutenção. Para ministrar instrução de voo na escola, a Marinha contratou o piloto e mecânico norte-americano Orthon Hoover, que trabalhava na Curtiss.

Em 1917 foi aprovado o regulamento da Escola de Aviação Naval, estabelecendo os cursos a serem ministrados e as provas aéreas aplicadas.¹⁵ No decorrer desse ano, formaram-se novos pilotos, observadores e pessoal de apoio de aviação, inclusive alguns oficiais do Exército, que, após a morte do tenente Kirk, tornaram-se novos pioneiros da Aviação Militar.¹⁶

OS AVIADORES BRASILEIROS VÃO À GUERRA

O envio de aviadores navais para treinamento militar no exterior foi decidido durante a Conferência Interaliada. Na ocasião, Itália, EUA e Grã-Bretanha declararam-se em condições de receber os aviadores brasileiros, especialmente os britânicos, que, atuando em larga frente e operando com dezenas de esquadrões, estavam com dificuldades para repor seus pilotos perdidos. Na frente ocidental, a expectativa de vida dos pilotos era extremamente reduzida. O piloto do Royal Flying Corps (Real Corpo de Aviação do Exército Britânico) Arthur Gould Lee calculou que a média de sobrevivência de um piloto de caça em 1916 era de aproximadamente três semanas.

“com os diversos ritmos do combate, essa razão de perdas variava. Durante o Abril sangrento de 1917, o RFC estimava a média de vida dos pilotos de caça em horas de voo: dezessete e meia. Na visão dos pilotos, a morte dos companheiros, dos inimigos e do próprio devir, que não era nem um pouco animadora. Estatisticamente, o próximo a morrer poderia ser ele mesmo. Daí o senso de presente, tão vivo nas memórias de guerra. Ver o sol nascer mais uma vez já podia ser considerada uma grande vitória.”¹⁷

Por decisão do Presidente Wenceslau Braz, seguiram para o exterior apenas voluntários, com a particularidade de que para os EUA foram os casados e, para a Europa, apenas os solteiros.¹⁸ De acordo com os entendimentos firmados na conferência, após concluírem o treinamento os pilotos brasileiros deveriam participar do conflito, integrando as aviações dos países que os acolhessem.

Por ocasião do reconhecimento do estado de guerra contra a Alemanha, em outubro de 1917,

15 O regulamento foi aprovado pelo Decreto nº 12.364, de 17 de janeiro de 1917.

16 Entre esses pioneiros da Aviação Militar, estavam os tenentes Aliathar de Araújo Martins, Bonifácio Tavares, Raul Vieira de Mello, Anor Teixeira dos Santos, Aroldo Borges Leitão e Mário Barbedo.

17 ARGUELHES, Delmo de Oliveira. Sob o céu das Valquírias. Curitiba: CRV, 2013. (p.59 -60)

18 MARTINS, Hélio Leôncio. A participação da Marinha brasileira na Primeira Grande Guerra. História Naval Brasileira, v.5, t.Ib. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997, p.257-258.

a Aviação Naval, embora fosse uma arma recente, já estava razoavelmente bem estruturada e possuía bem mais aviadores do que aeronaves, logo, quando surgiu a possibilidade de voarem na Europa, muitos se ofereceram como voluntários, conforme destacou o jornal Correio da Manhã: “Como temos noticiado, continuam a chover de todas as guarnições pedidos para matrícula na Escola Militar de Aviação na Inglaterra”.¹⁹

Para os EUA seguiram os tenentes Mário Godinho e Fileto da Silva Santos, além do suboficial Antônio Joaquim da Silva Júnior, para estagiarem no US Naval Air Service (Serviço Aeronaval dos EUA) e, posteriormente, participarem da patrulha antissubmarino no Atlântico Norte. Os aviadores navais brasileiros permaneceram voando com a Marinha dos EUA até alguns meses após o armistício, protegendo a navegação contra submarinos que poderiam não ter recebido o comunicado do fim das hostilidades.²⁰

Em contrapartida, ao final da guerra a Marinha dos EUA enviou uma missão militar de instrução para a Escola de Aviação Naval, sob os auspícios do tenente-comandante P.A. Cussachs e do tenente Jayme Oliver, mais cinco suboficiais, que prestaram importantes serviços à aviação brasileira.

No fim de 1918, um grupo de oficiais e praças da Marinha seguiu para a Itália com o objetivo de frequentar as escolas de aviação daquele país. Sob a liderança do capitão-de-corveta Protógenes Guimarães, a equipe era composta pelos tenentes Ernani Ferreira de Souza, Fernando Victor Savaget, Jayme Americano Freire, Epaminondas Gomes dos Santos; sargentos Arthur Cleveland Nunes, Antônio Tarcílio de Arruda Proença, Gelmirez Patrocínio Ferreira de Mello e Octávio Manoel Afonso; além dos cabos Pedro Antônio Silva e José Cordeiro Guerra.²¹ Posteriormente, seguiu para a Itália o tenente Raul Bandeira, instrutor da Escola de Aviação Naval que deteve os recordes de voo de maior altura e maior duração no Brasil até 1917.

Os aviadores navais brasileiros iniciaram suas atividades de instrução na Escola de Observadores Militares, em Centocelle, onde aperfeiçoaram o conhecimento na importante atividade de observação aérea. Em seguida, especializaram-se na pilotagem de aviões terrestres, na Escola de Aviação Militar do Exército Italiano, localizada em Cerveteri. Voando aeronaves Ansaldo, os aviadores foram qualificados nos cursos de caça e acrobacia aérea, ministrados nos céus de Roma e

19 Jornal Correio da Manhã, n.6875, de 21 de dezembro de 1917. Acervo da Biblioteca Nacional.

20 WYEN, Adrian van. Naval aviation in World War I. Washington: Chief of Naval Operations, 1969, p.89.

21 LINHARES, Antônio Pereira. Aviação naval brasileira 1916-1940. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1971, p.16.

Fubara. A fase seguinte foi o curso de hidroaviões, realizado na Escola de Aviação Naval localizada na grande base naval de Taranto. Utilizando as aeronaves Ansaldo I.S.V.A. e Macchi M.5, os aviadores navais brasileiros capacitaram-se na execução de patrulhas anti-submarino e ataques com bombas e torpedos.

O grupo enviado à Itália não chegou a entrar em combate e lá permaneceu até 1919, mas o Ministro da Marinha determinou que fosse considerado “como embarque em navio de guerra o tempo de serviço de todo o pessoal da Marinha, designado para dirigir e aperfeiçoar, na Europa e nos EUA, os seus conhecimentos de Aviação Naval”²².

Durante o período de instrução na Itália, o tenente Jayme Americano Freire envolveu-se em um grave acidente, ao capotar seu avião durante um pouso mal sucedido. Felizmente, o piloto nada sofreu, embora a aeronave ficasse bastante danificada.

Ao final da Conferência Interaliada, o embaixador brasileiro em Londres foi recebido em audiência pelo Rei George V, para quem entregou uma carta do Presidente Wenceslau Braz manifestando o desejo do Brasil de se unir à causa aliada. Em resposta, o soberano britânico ofereceu as escolas de aviação do Royal Naval Air Service (RNAS), arma aérea da Marinha Real, e do Royal Flying Corps (RFC), força congênere no Exército Britânico, para fornecer treinamento básico e avançado para os aviadores brasileiros. Superados alguns entraves burocráticos, ficou decidido o envio de oito oficiais da Marinha e um do Exército para a Inglaterra, os quais seguiram em duas levas.

O primeiro grupo partiu em 8 de janeiro de 1918, a bordo do paquete Barrow, que fazia a linha da Mala Postal britânica, e era composto pelo capitão-tenente Manoel Augusto Pereira de Vasconcellos e 1º tenentes da Armada Virginius de Brito de Lamare, Fábio de Sá Earp e Belisário de Moura, além do 1º tenente Aliathar de Araújo Martins, do Exército Brasileiro. Todos eram aviadores brevetados pela Escola de Aviação Naval e o tenente De Lamare era famoso por haver conduzido Santos Dumont como passageiro, em um voo sobre a Baía de Guanabara em janeiro de 1917, quando o “Pai da Aviação” visitou a escola.

Dezoito dias mais tarde partiu do porto do Rio de Janeiro o paquete Amazon, conduzindo os 1º tenentes Heitor Varady e Eugênio da Silva Possolo, e os irmãos e 2º tenentes Lauro de Araújo e Olavo de Araújo, todos oficiais da Marinha. Destes, apenas Varady era cursado como piloto, e os demais não possuíam qualquer experiência com aviação.

²² Ordem do Dia nº 246, de 9 de novembro de 1918, do Ministro da Marinha, apud. LINHARES, Op.Cit., p.16.

A chegada dos aviadores brasileiros à Inglaterra praticamente coincidiu com a criação da Real Força Aérea britânica (RAF – Royal Air Force), organizada pelo general Hugh Trenchard, a partir da fusão do RNAS (Royal Naval Air Service) e do RFC (Royal Flying Corps). A RAF incorporava um conceito de organização e emprego diferenciado e inovador, tornando-se a primeira força aérea do mundo a se tornar independente do controle do exército ou da marinha.²³ As primeiras semanas foram reservadas para a aclimatação e aprendizado da língua inglesa, visto que somente os irmãos Araújo eram fluentes no idioma.

O primeiro destino dos brasileiros foi a cidade de Eastbourne, no condado de Sussex, localizada na costa sul da Inglaterra. Ali havia uma escola de aviação pertencente à Esatbourne Aviation Co. Ltd. que, com o início da guerra em 1914, havia sido requisitada pelo Governo britânico e incorporada ao RNAS para ministrar a instrução primária de voo.

A reestruturação decorrente da criação da RAF transformou a escola na 206 Training Depot Station (TDS), unidade responsável pela instrução preliminar de voo em hidroaviões e aeronaves baseadas em terra. Para isso, utilizava os aerobotes Curtiss H-2 Small America e os aviões Avro 504, Airco DH6, Sopwith Camel e Sopwith Pup.²⁴

O corpo docente do 206 TDS incluía diversos instrutores veteranos dos combates aéreos da frente ocidental, como o comandante Arthur W. Wood, que se tornou “ás”²⁵ do RNAS aos vinte anos de idade, com onze vitórias²⁶, e o tenente australiano Harold Percy Watson, que, mais tarde, se tornaria piloto de provas de aeronaves experimentais da RAF.

Como ocorreu na Itália, os brasileiros foram instruídos inicialmente no voo de hidroaviões, utilizando os aerobotes Curtiss H-2. Devido à sua experiência anterior no Brasil, o tenente De Lamare pulou essa primeira fase da instrução e passou diretamente ao voo em aviões baseados em terra. A nova etapa do curso foi realizada com as aeronaves bipostas Airco DH6 e Avro 504, e as monopostas Sopwit Pup e Camel, este, um avião de caça arisco de difícil pilotagem e que exigia muito do piloto. O Camel esteve envolvido em diversos acidentes durante os treinamentos em Eastbourne.

23 Cf SHORES (1969), a Força Aérea finlandesa reclama o fato de ser a primeira força aérea independente no mundo, quando foi fundada, em 6 de março de 1918, que consistia em um avião e era comandada por um oficial subalterno. A RAF, no entanto foi criada em 1º de abril de 1918, mas é considerada como a pioneira em função de ter estrutura, organização e cadeia de comando do porte de uma força aérea.

24 BARRASS, M.B. A History of RAF Organisation -Aircraft allocated to Training Units – Pilots. Disponível em: <http://www.rafweb.org/Members%20Pages/Aircraft%20Serials/Training%20-%20Pilot.htm>. Acesso em 20 jul.2015.

25 De acordo com ARGUELHES (p.50), o “famoso esportista aéreo francês, Adolphe Pégoud, conseguiu abater seis aviões no mesmo ano. A imprensa francesa o aclamou como ás da aviação. Esse termo local designava antes de 1914 as estrelas dos esportes; após Pégoud passou a significar piloto que havia abatido muitos aviões. Logo, estabeleceu-se tacitamente que mereceria o título quem atingisse a marca de pelo menos cinco vitórias.”

26 KINDELL, Ron. Royal Navy hall of honour World War I 1914-1918. Penart: Naval History.net, 2009, p.454.



27

Embora fosse experiente, o tenente De Lamare envolveu-se em dois acidentes e, apenas por muita sorte, escapou sem ferimentos. Em uma das oportunidades, a aeronave que pilotava sofreu perda total. Em 12 de janeiro de 1918, foi a vez de o tenente Olavo Araújo se envolver em um acidente fatal, quando a hélice de seu avião atingiu mortalmente o fazendeiro Frederick Elstone, que operava uma ceifadeira na orla da pista de aterragem. O inquérito instaurado concluiu que a morte foi acidental, mas advertiu o piloto declarando que ele deveria ter sido mais cauteloso. Poucas semanas depois, o tenente Olavo realizou um pouso desastrado, caindo com seu avião em uma canaleta ao lado da pista. Desta vez não teve tanta sorte, sofreu traumatismo craniano e feriu-se na perna, permanecendo fora de combate, baixado ao hospital, até o armistício.

Mas o acidente mais grave ainda estava por vir. No dia 5 de setembro uma esquadrilha de seis aviões, comandada pelo capitão da RAF Frank H. Creasy, decolou para um voo de instrução, três dos quais pilotados pelos aviadores brasileiros Possolo, Varady e De Lamare. O exercício envolvia um voo em formatura, mas, quando a esquadrilha se encontrava a uma altitude de 1.500 pés, o Sopwith Camel 1F pilotado pelo tenente da RAF R.H. Sanders colidiu com a cauda do Camel do tenente Eugênio Possolo. Perdendo a estabilidade, imediatamente as duas aeronaves precipitaram-se em parafuso em direção ao solo, provocando a morte instantânea dos dois aviadores. O inquérito subsequente considerou o lamentável fato um acidente normal de instrução. O corpo do tenente

27 Os aviadores navais enviados para a Inglaterra. Da esquerda para a direita: Lauro de Araújo, Heitor Varady, Eugênio Possolo, Virginius de Lamare, Olavo de Araújo, Manoel Pereira de Vasconcelos e Fábio Sá Earp. O tenente Possolo perderia a vida em decorrência de acidente durante missão de treinamento. Fonte: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

Possolo, que havia escondido o fato de ser casado para poder seguir para a Inglaterra, foi enterrado no cemitério de Ocklynge, com as devidas honras militares. Nos três dias que sucederam a morte dos tenentes Possolo e Sanders, os Camel de Eastbourne se envolveram em mais dois acidentes, matando seus pilotos. Devido à elevada taxa de perdas e à necessidade de recompletar, com pessoal habilitado, o crescente número de esquadrões, a instrução de pilotos na RAF era bastante precária e, com frequência, resultava em acidentes. Ao término da guerra, 14.166 pilotos britânicos haviam morrido, dos quais, cerca de 8.000 vítimas de acidentes, mais da metade do total.²⁸

Quinze dias depois, os tenentes Varady, De Lamare e Sá Earp seguiram para a base RAF Calshot, situada em uma praia na Baía de Southampton, próximo à localidade de Leon-Solent. Nesta base estava estacionada a 209 TDS, pertencente à Escola de Bombardeiros de Patrulha, equipada com os hidroaviões Short 184, Short 827, Norman Thompson NT2 e Felixstowe F2A.²⁹ Como parte do treinamento avançado, as missões passaram a ser cumpridas em condições reais, utilizando todo o equipamento, munição e disciplina de combate. Desafortunadamente, durante a estadia em Leon-Solent, Sá Earp e Varady contraíram a gripe espanhola e, embora conseguissem sobreviver, permaneceram internados no hospital até o final da guerra.

Com todos os oficiais já brevetados e com o treinamento completo, os brasileiros foram designados para a base RAF Cattewater, localizada perto de Plymouth, no sudoeste da Inglaterra, onde foram incorporados aos Esquadrões 237 e 238 da RAF, unidades operacionais subordinadas à 10ª Força de Defesa Costeira, que realizava a patrulha anti-submarino no Canal da Mancha. Voando hidroaviões Felixstowe F.5, Short 184 e Short 240, armados com bombas e torpedos, os brasileiros atuaram em esquadrilhas mistas, juntamente com aviadores britânicos e norte-americanos.

Em um espaço de três meses, a 10ª Força contabilizou 9.000 horas de patrulha, localizou 42 submarinos inimigos e afundou três. Mesmo após o armistício, celebrado em novembro de 1918, os aviadores baseados em Cattewater continuaram os voos de patrulha, com o objetivo de localizar e destruir as minas magnéticas lançadas aos milhares pelos alemães durante a guerra para bloquear os portos da Inglaterra.

Em março de 1919, os aviadores brasileiros que estavam na Inglaterra receberam ordens para retornar ao Brasil, o que foi feito a bordo do tênder Belmonte. Terminava, dessa forma, a contribuição da incipiente aviação naval brasileira na guerra, que, embora modesta, trouxe valiosos ensinamentos

²⁸ ARGUELHES, Op.Cit., p.183.

²⁹ BARRASS, Op.Cit

para a consolidação da arte de voar nas forças armadas brasileiras.

CONCLUSÃO

O desenvolvimento das Aviações Militar e Naval foi uma consequência extremamente positiva da Grande Guerra para as forças armadas brasileiras. Enquanto a Marinha do Brasil optou por uma missão aeronaval norte-americana, o Exército Brasileiro aproveitou a experiência dos franceses.

Da mesma forma que o Exército contratou em 1919 a Missão Militar Francesa, a Marinha também buscou no exterior o auxílio de uma potência estrangeira para a instrução, modernização e reorganização da força naval brasileira. A escolha recaiu sobre os EUA, que venceram a disputa com a Grã-Bretanha pelo envio da missão. O contrato foi assinado em Washington, em 6 de novembro de 1922, mas, como ocorrera no Exército, a cooperação internacional começou mais cedo para a Aviação Naval, com a consultoria técnica dos norte-americanos, sob os auspícios dos comandantes Cussachs, Olivier, Capehart e de cinco suboficiais da US Navy.

A doutrina norte-americana introduziu modificações no funcionamento dos cursos, permanecendo o de Piloto-Aviador e sendo criados os de Mecânico Naval de Aviação e Marinheiro Especialista de Aviação, com o objetivo de reforçar a infraestrutura da Aviação Naval. Com o fim da guerra, a importação de aeronaves excedentes tornou-se mais fácil, e a Escola de Aviação Naval aproveitou a oportunidade para adquirir, em 1919, dois Fairman F41, quatro Curtiss N9, dois Ansaldo I.S.V.A., um Macchi M7 e cinco Macchi M9. A Aviação Naval recebeu, ainda, duas doações, um Avro 504, da fábrica inglesa Handley Page, e um Macchi M7, presente do Governo italiano.³⁰

A chegada de militares franceses para instruírem o Exército Brasileiro teve início justamente pelos instrutores de aviação.³¹ Antes mesmo do término da guerra, o Brasil solicitou oficialmente ao governo da França a vinda de uma Missão Militar de Aviação e, em julho de 1918, o chefe da Comissão Militar Brasileira na França, general Napoleão Felipe Aché, encaminhou um pedido formal nesse sentido ao embaixador brasileiro em Paris.³² No dia 10 de julho de 1919, com a chegada da Missão Militar Francesa de Aviação³³, também conhecida como “Pequena Missão”, e chefiada pelo capitão Etienne Magnin, foi criada a Escola de Aviação Militar, com sede no Campo dos Afonsos, na Capital

30 INCAER. Op.Cit., p.455.

31 A primeira Missão Militar Francesa funcionou no Brasil entre 1906 e 1924, com intervalo durante a 1ª Guerra Mundial, mas esta foi contratada para qualificar a Força Pública de São Paulo e não o Exército Brasileiro.

32 BASTOS FILHO, Jayme de Araújo. A missão militar francesa no Brasil. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1983, p.63.

33 A Missão Militar Francesa de Aviação também ficou conhecida como “Pequena Missão”, para distingui-la da missão maior que viria ao Brasil no ano seguinte, sob a direção do General Maurice Gamelin.

Federal. Para a instrução foram adquiridos, inicialmente, aviões franceses excedentes do conflito, que chegaram ao Brasil nos anos de 1919 e 1920. As primeiras aeronaves da Aviação Militar foram dos seguintes modelos: Nieuport e Spad 84 Hebermont (treinamento), Nieuport e Spad VII (caça), e Breguet XIV (observação e bombardeio).

No início de 1920, formou-se na escola a primeira turma de Pilotos-Aviadores Militares do Exército Brasileiro, recebendo o brevê de piloto doze oficiais, e, a partir da segunda turma, além dos oficiais, passaram a ser formados sargentos e cabos pilotos. Uma nova turma de pilotos graduou-se em 1921 e, nesse mesmo ano, foi criado, na Escola de Aviação Militar, o curso de Observador Aéreo, consolidando, de uma vez por todas, a Aviação no seio do Exército Brasileiro.³⁴ Efetivamente, as forças armadas brasileiras começavam a voar.

FONTES

- BRASIL. Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914 -Regras gerais de neutralidade do Brasil no caso de guerra entre as potências estrangeiras. Brasília: Câmara dos Deputados. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-11037-4agosto-1914-575458-publicacaooriginal-98652-pe.html>. Acesso em 6 out. 2014.
- _____. Decreto nº 3.361, de 26 de Outubro de 1917 -Reconhece e proclama o estado de guerra iniciado pelo Império Alemão contra o Brasil. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-3361-26-outubro-1917776105-publicacaooriginal-139969-pl.html>. Acesso em 19 out. 2014.
- FIRST WORLD WAR. Primary documents -Alfred von Tirpitz on German Declaration of Naval Blockade of Britain, 4 February 1915. Disponível em http://www.firstworldwar.com/source/tirpitz_UBOATWAR1915.htm. Acesso em 18 out. 2014.
- Jornal Correio da Manhã, Hemeroteca da Biblioteca Nacional (diversas edições).
- Revista Fon-Fon, Hemeroteca da Biblioteca Nacional (diversas edições).

34 DAROZ, Carlos Roberto Carvalho. Um céu cinzento: a história da aviação na revolução de 1932. Recife: EDUFPE, 2013 p. 56-57.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- ARGUELHES, Delmo de Oliveira. Sob o céu das Valquírias. Curitiba: CRV, 2013.
- BARRASS, M.B. A History of RAF Organisation -Aircraft allocated to Training Units – Pilots. Disponível em: <http://www.rafweb.org/Members%20Pages/Aircraft%20Serials/Training%20-%20Pilot.htm>. Acesso em 20 jul. 2015.
- BASTOS FILHO, Jayme de Araújo. A missão militar francesa no Brasil. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1983.
- CALAZA, Cláudio Passos. Aviões no Contestado: descortinando um emprego militar inédito. In: Revista Brasileira de História Militar, Rio de Janeiro, n.8, ago. 2012. Disponível em: <http://www.historiamilitar.com.br/edicao/edicao-08-ano-iii-agosto-de-2012/> Acesso em 18 jul. 2015.
- DAROZ, Carlos Roberto Carvalho. Um céu cinzento: a história da aviação na revolução de 1932. Recife: EDUFPE, 2013.
- INCAER. História geral da aeronáutica brasileira – dos primórdios até 1920, v.1. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.
- KINDELL, Ron. Royal Navy hall of honour World War I 1914-1918. Penart: Naval History.net, 2009.
- LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. História da Força Aérea Brasileira. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975.
- LINHARES, Antônio Pereira. Aviação naval brasileira 1916-1940. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1971
- MARTINS, Hélio Leôncio. A participação da Marinha brasileira na Primeira Grande Guerra. História Naval Brasileira, v.5, t.Ib. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997.
- SHORES, Christopher. Finnish air force 1918-1968. Berkshire: Osprey, 1969.
- WYEN, Adrian van. Naval aviation in World War I. Washington: Chief of Naval Operations, 1969.

PAX ARMADA NA BACIA DO PRATA: A POLÍTICA DE DEFESA DA ARMADA IMPERIAL CONTRA REPÚBLICA DO PARAGUAI (1852-1864)

Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva¹

Pedro Gustavo Aubert²

RESUMO

Entre a Guerra de Rosas e Oribe (1852) até a eclosão da Guerra do Paraguai (1864), período caracterizado pela *pax armada* na região platina, a ameaça e o exercício da violência foram considerados instrumentos políticos do Estado Imperial. O Ministério da Marinha foi atuante na defesa do território e na preparação para guerra contra Assunção. Nossa proposta é apresentar a análise sobre o uso concomitante da diplomacia e da força, destacando as principais estratégias para o combate contra o governo paraguaio e para defesa da fronteira de Mato Grosso: Trem Naval e Estação Naval do Mato Grosso; Modernização da Esquadra e o Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar.

Palavras-Chaves: Política Externa; Armada Imperial; Guerra do Paraguai

RÉSUMÉ

Entre la Guerre de Roses et Oribe (1852) jusqu'à l'éclosion de la Guerre du Paraguay (1864) période caractérisé par la pax armée dans la région platine, la menace et l'exercice de la violence ont été considérés instruments politiques de l'État Impérial. Le Ministère de la Marine a eu un rôle très important dans la défense du territoire brésilien et aussi dans la préparation pour la guerre contre Assuncion. Notre proposition est de présenter l'analyse sur l'utilisation concomitante de la diplomatie et de la force, surtout les principales stratégies pour le combat contre le gouvernement paraguayen et pour la défense de la frontière du Mato Grosso; l'Équipement Naval et Station Naval du Mato Grosso; La modernisation de la flotte et l'Établissement Naval d'Itapura et Le Règlement Militaire.

Mot-clé: La Politique Externe; L'Armée Imperiale: La Guerre du Paraguay

¹ Doutoranda em História, Poder e Bens Culturais pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Mestre em Estudos Marítimos pela Escola de Guerra Naval; Bacharel em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ); E-mail: jehchasez@gmail.com

² Doutor e Mestre em História Social pela Universidade de São Paulo. E-mail: pedroaubert@yahoo.com.br

INTRODUÇÃO

No âmbito da historiografia, visitar as narrativas dos autores tem por finalidade avaliar sua relação entre o fato e sua interpretação sobre o mesmo. Mas, não nos limitamos a esses elementos. É possível apontar insuficiências e identificar lacunas, auxiliando na compreensão da própria escrita da história³.

A Guerra do Paraguai (1864-1870) é um objeto histórico complexo e possui uma produção documental extraordinária que permite análises sob diversas abordagens e que, provavelmente, nunca serão esgotadas. Sua historiografia⁴ é igualmente interessante devido às diversas correntes e autores de diversas nacionalidades. Diante desse cenário, é inevitável concordar com a assertiva de Joaquim Nabuco, escrita há 121 anos, na obra *Um estadista do Império*: “a história dessa guerra, a militar tanto como a diplomática e a política, ainda estar por escrever”⁵. Atualmente, ao debruçar sobre a escrita da história do conflito, buscamos analisar quais explicações eram concedidas pelos autores no que concerne à preparação do Estado brasileiro para o conflito, sobretudo, a defesa da fronteira da província de Mato Grosso e a atuação da Armada Imperial nessa empreitada às vésperas da eclosão das hostilidades. As respostas não foram satisfatórias.

Na historiografia, tornou-se consenso afirmar que o Estado brasileiro negligenciava a defesa de Mato Grosso, não promovendo medidas para guarnece-la. Além disso, utilizavam esse argumento para justificar a invasão bem sucedida dos paraguaios ao território brasileiro. O historiador Augusto Tasso Fragoso narrou a província como “completamente aberta e despercebida para resistência”⁶ onde o Forte Coimbra era o principal núcleo militar defensivo. Indo ao seu encontro, Francisco Doratioto afirmou que o Mato Grosso “era a província mais isolada e indefesa do Brasil e tornou-se

3 GUIMARÃES, Lucia Maria Paschoal. Sobre História da historiografia brasileira como campo de estudos e reflexões. In: NEVES, Lucia Maria Bastos Pereira das; Et. al. *Estudos de Historiografia Brasileira*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2011, p. 28.

4 Há três vertentes da historiografia da Guerra do Paraguai: tradicional, revisionista e moderna. A escrita tradicional é caracterizada pelas obras memorialistas dos militares, escritas a partir de 1870. Em sua maioria, apresentam um discurso laudatório sobre os heróis brasileiros, minimizando a participação da Argentina e analisaram as causas do conflito, a partir da personalidade e comportamento político do Presidente Solano López. Destacam-se as seguintes obras: *A Retirada da Laguna* (1874) e *As recordações de guerra* (1879) de Alfredo d'Escagnolle Taunay e *Reminiscência da Campanha do Paraguai* de Dionísio Cerqueira (foi publicada em 1980). No século XX, a partir da década de 1960, a Guerra do Paraguai foi revisitada e escrita sob arcabouço teórico e metodológico marxista. Solano López recebeu uma nova interpretação como um líder regional que lutava contra o imperialismo britânico, enquanto os aliados defendiam os interesses de Londres. O Paraguai foi avaliado como um país em progresso onde o governo promovia desenvolvimento econômico e medidas sociais mediante isolamento do sistema capitalista internacional. A obra de Julio Ghiavenato *Genocídio americano: a Guerra do Paraguai* (1979) é o principal exemplo. A historiografia revisionista foi criticada e superada pela historiografia moderna, a partir de 1980. Utilizando novos métodos históricos sob novas fontes documentais, as obras de Ricardo Salles e Francisco Doratioto apresentam novas interpretações sobre o conflito sob perspectiva regional e, dialogando com a história social, contribuíram com análise de outros atores sociais, como a participação dos escravos na guerra.

5 NABUCO, Joaquim. Um estadista do Império. In: MELLO, Evaldo Cabral de (org). *Essencial*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p. 435.

6 FRAGOSO, Augusto Tasso. *História da guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2009, p. 222.

algo fácil para invasão paraguaia⁷”.

Investigamos ainda na historiografia, se os autores identificaram o papel desempenhado pela Armada Imperial na defesa da fronteira terrestre e os preparativos da força naval para a guerra. Identificamos que o pensamento de Francisco Doratioto, no âmbito da história política e Almirante Armando Vidigal, na história naval, que influenciaram autores da historiografia recente.

Apesar de reconhecer a iniciativa do Governo Brasileiro em promover a ofensiva militar contra Assunção, durante a década de 1850, o autor não apresenta o debate e as medidas do Estado ou, especificamente, do Ministério da Marinha para defesa da fronteira e preparação para (possível) guerra, minimizando o aspecto: “quanto a essa questão [o território litigioso], o Império deveria (...) policiar e manter o território sobre constante vigilância⁸”, indicando apenas ações do Ministério da Guerra, como a fundação da colônia militar de Dourados⁹.

Na história naval brasileira, o Almirante Armando Amorin Ferreira Vidigal, na obra *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro* (1985), estabeleceu o marco de 1852, fim da Guerra contra Rosas e Oribe, como um “novo fluxo de renovação da Marinha, motivado, principalmente pelo agravamento das relações entre o Brasil e o Paraguai¹⁰”. A aquisição de novos navios detinha o objetivo de equipar a esquadra com os meios necessários para atuar no rio Paraguai, destacando a compra de canhoneiras e vapores, entre 1854 e 1856, além da missão do Almirante Tamandaré à Europa para compra de navios empregados pela marinha inglesa e francesa durante a Guerra da Crimeia (1853-1856).

Destacamos a historiadora Mônica Hartz Oliveira Moitrel com a obra *A logística naval na Marinha Imperial durante a Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai* (2015). A autora informa que o acirramento das tensões políticas entre o Brasil e o Paraguai “alertou para a necessidade de se prover uma esquadra com capacidade de operar naquelas águas e de defender os interesses do Império¹¹”. Em seguida, explicou a construção de navios para atuar no rio Paraguai e o processo de militarização do Paraguai em 1864, minimizando a ação política e militar do Brasil: “com todos esses indícios [preparação militar do Paraguai], é de se estranhar que o império brasileiro não

7 DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra: Nova História da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia de Letras, 2002, p. 97.

8 *Ibidem*, p. 25.

9 *Ibidem*, p. 38.

10 VIDIGAL, Armando Amorin Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1985, p. 24.

11 MOITREL, Mônica Hartz Oliveira. *A logística naval na Marinha Imperial durante a Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2015, p. 66.

demonstrasse alguma preocupação com o que ocorria¹²”.

Entre 1852 e 1864, as relações diplomáticas entre o Império do Brasil e a República do Paraguai foram marcadas por um conflito político devido às disputas por poder na bacia do Prata, território fronteiriço e a livre navegação do rio Paraguai. Diante da ineficácia das missões diplomáticas, o Estado brasileiro considerou recorrer à violência contra os paraguaios para alcançar os seus interesses. A ameaça de guerra implicava a defesa da fronteira de Mato Grosso para assegurar a soberania brasileira e sua integridade, além da modernização da esquadra para atuar no teatro de operações. O Estado mobilizou o Ministério da Marinha para atuar na defesa do território e preparar a guerra.

A estratégia criada pelo poder executivo estava fundamentada sobre o pensamento político da época que pode ser resumida, a partir da frase do diplomata Duarte da Ponte Ribeiro (1795-1878), autor de *Apontamentos sobre o estado da fronteira do Brasil* (1844): “conseguiria o Império, aproximadamente, a fronteira possível direito valioso, isto é, o *uti-possidetis*, apoiado com a força, sem a qual nada de proveito obterá o Governo Imperial dos outros seus vizinhos limítrofes¹³”. Nesse sentido, não podemos analisar a história naval brasileira sem dialogarmos com a história política. Afinal, o desenvolvimento de uma política externa era fundamental para garantir os interesses nacionais, cabendo à diplomacia a negociação jurídica dos limites geográficos. Enquanto isso, o Estado deveria investir nas forças armadas e emprega-las da seguinte forma: a criação de destacamentos militares para ocupar o território em litígio, a fundação de colônias militares e estabelecimentos navais, cabendo à Marinha Imperial promover a navegação interior, monitorando os rios, protegendo o comércio e às províncias contra incursões estrangeiras e a integração do território¹⁴.

É interessante notar que buscávamos superar a estratégia de defesa do século XVIII, baseada na construção de fortes militares para demarcar o território. Assegurar a soberania brasileira sobre a fronteira litigiosa significava estimular a ocupação, o desenvolvimento econômico e a integração fluvial. Nessa empreitada, as instituições militares desempenhariam um papel protagonista por meio das colônias militares onde reunia o elemento militar que representava o Estado brasileiro e detinha o monopólio da força, e o civil, ou seja, famílias (inclusive dos militares) responsáveis pela agricultura

12 Idem, p. 85

13 RIBEIRO, Duarte da Ponte. *Apontamentos sobre o Estado da Fronteira do Brasil*. Museu Imperial: Maço 107, doc. 5248.

14 ANDRÉA, Francisco José de Souza Soares de. Observações aos apontamentos sobre o estado atual da fronteira do Brasil por Duarte da Ponte Ribeiro apresentados ao Governo Imperial. In: BRASIL. *Memórias sobre as fronteiras*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895.

e demais atividades comerciais não só para abastecer os quartéis, mas também para expandir e fortalecer a economia local.

Nossa proposta é apresentar a análise realizada sobre os seguintes ministérios: José Maria da Silva Paranhos (1853-1854; 1856-1857); Barão de Cotegipe (1855-1856) e José Antônio Saraiva (1857-1858), destacando as principais estratégias para defesa da fronteira: Trem Naval e Estação Naval do Mato Grosso; Modernização da Esquadra e o Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar. Pretendemos fornecer subsídios à historiografia, com uma interpretação alternativa, demonstrando o papel político, social e estratégico desempenhado pela Armada Imperial nessa empreitada.

PAX ARMADA: IMINÊNCIA DE GUERRA CONTRA REPÚBLICA DO PARAGUAI

[...] não é prudente suscitar agora a questão de limites. A Convenção de 6 de abril de 1856 há de trazer a solução dessa questão dentro destes quatro anos. Façamos obra por ela e não vamos azedar e complicar ainda mais a questão pendente de navegação com uma nova repulsa sobre limites, depois de havermos feito novas proposições. Preparemo-nos, com tempo, na certeza de que, se estivermos preparados para fazermos chegar, por mal, à razão o presidente López, a questão de limites poderá ser resolvida bem e pacificamente¹⁵.

Assim se expressava o visconde do Uruguai em 2 de janeiro de 1858 na Seção dos Negócios Estrangeiros do Conselho de Estado. Naquela ocasião, havia a eminência de um conflito armado com o Paraguai devido ao impasse gerado pelo fato de a república vizinha condicionar a navegação imperial até Mato Grosso a um ajuste de limites muito semelhante ao do Tratado de Santo Ildefonso (1777), que tomava grandes porções da Província de Mato Grosso.

A navegação dos rios da bacia platina (Prata, Paraná e Paraguai) era essencial para que o Império pudesse manter sua posse sobre Mato Grosso. Não havendo caminhos terrestres para a travessia, a via mais segura era a fluvial, entrando pelo Rio da Prata. Essa importância estratégica é fundamental para compreender o envolvimento do Império do Brasil na guerra contra o então governador de Buenos Aires, Juan Manoel de Rosas, cujo plano era a restauração do antigo Vice-

15 BRASIL, Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros, *O Conselho de Estado e a Política Externa do Império: Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros: 1858-1863*. Brasília, FUNAG, 2005, p.12. Grifo Meu.

Reino do Rio da Prata. Assegurando as independências da República Oriental do Uruguai e do Paraguai, estava mantido o caráter internacional da bacia platina. O Brasil foi o primeiro país a reconhecer a independência do Paraguai. Em 1843, o então ministro dos Negócios Estrangeiros, Paulino José Soares de Souza (futuro visconde do Uruguai) enviou ao Paraguai a missão chefiada por José Antônio Pimenta Bueno (futuro marquês de São Vicente). Chegando ao Paraguai e reconhecendo sua independência (o que gerou fortes protestos da diplomacia argentina), estabeleceu um acordo de limites baseado no de Santo Ildefonso (a despeito de contrariar suas instruções) que não foi ratificado pelo governo imperial¹⁶. Porém, desde então, o Império defendeu perante diversos países o reconhecimento da independência do Paraguai.

Quando houve a ascensão do chamado gabinete saquarema em 1848, o Império era alvo constante das incursões da Armada Britânica empregada na repressão ao tráfico negreiro intercontinental. Todavia, abolido o tráfico em 1850, as atenções do Império se voltaram ao Prata. Aliando-se ao governador da Província argentina de Entre-Ríos, Justo José Urquiza e ao governo da Praça de Montevidéu, o Brasil logrou êxito em expulsar Oribe do Estado Oriental. Com isso, Rosas declarou guerra ao Império e foi derrotado pelas tropas aliadas em 1852 na Batalha de Monte Caseros. Após isso, a posição política brasileira na região teve uma grande reviravolta. O Império se tornou presença militar e econômica na região, disputando protagonismo, espaço político e mesmo uma supremacia regional com as grandes potências da época. Passou a contar com uma estação naval no Rio da Prata, manter tropas regulares na República Oriental (segundo o Tratado de 1851 assinado com o governo sitiado de Montevidéu)¹⁷ e a ser credor tanto da referida república quanto da Confederação Argentina. Vale ainda mencionar que grande parte da historiografia dedicada aos conflitos do Rio da Prata coloca grande ênfase em dois grandes momentos: a queda de Rosas e a guerra do Paraguai, sem levar em consideração o entreguerras platino que se caracterizou pela pax armada. Esse período é de fundamental importância para a compreensão das causas da guerra, que são muito anteriores ao

16 Nos anos seguintes, houve as intervenções anglo-francesas na região após o bloqueio decretado por Rosas ao Rio da Prata e a invasão da República Oriental do Uruguai por tropas argentinas comandadas pelo ex-presidente uruguaio, Manoel Oribe que sitiou Montevidéu. O Império não reconhecia Oribe e continuou a tratar com o governo da praça de Montevidéu.

17 Os Tratados eram extremamente desvantajosos à República Oriental. Em linhas gerais: isentavam o gado a pé na fronteira do pagamento de impostos, de modo que proprietários brasileiros podiam engordar seus rebanhos em pastagens orientais e beneficiar a carne nas charqueadas rio-grandenses; estabelecia navegação exclusiva do Império na Lagoa Mirim e comum a navegação do Rio Uruguai; estabelecia auxílio militar e obrigação do Império de sustentar os governos Constitucionais com suas forças de mar e terra. Abriam ainda a possibilidade de proprietários rio-grandenses adentrarem em território uruguaio para perseguir escravos fugitivos. AUBERT, P.G., *Fazermos-nos Fortes, Importantes e Conhecidos: O Visconde do Uruguai e o Direito das Gentes na América (1849-1865)*. Tese de Doutorado Apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da USP. São Paulo, 2017, pp. 169-171.

contexto político de quando se formou a Tríplice Aliança.

O Paraguai, apesar de ter sido convidado a integrar o convênio anti-rosista não anuiu ao convite. Porém, teve sua independência reconhecida pela Confederação Argentina e partir daí por diversos outros países. A partir de então, as relações amistosas que mantinha com o Império desde 1844 mudaram. O Paraguai passou a exigir um acordo de limites em troca da permissão para que embarcações imperiais navegassem pelo Rio Paraguai nos trechos em que cortava a república. Tal impasse, levou à expulsão do então Encarregado de Negócios do Império na República do Paraguai, Felipe Pereira Leal. Diante da atitude paraguaia, o Império enviou uma missão armada ao Paraguai comandada pelo chefe de esquadra Pedro Ferreira de Oliveira. Havia a possibilidade concreta de ali rebentar a guerra, o que levou o presidente Carlos López a mandar evacuar Assunção. Dizia em proclamação ao exército paraguaio: “sea cual fuere la suerte que la Providencia nos depare, nuestra resistencia sería un protesto eterno contra la injusticia del Brasil, y una gloria inmarcesible, aunque seamos desgraciados”¹⁸. A missão obteve satisfação da expulsão do diplomata com salvas de canhão à bandeira imperial e foi ajustada a Convenção de de 27 de abril de 1855 que estabeleceu liberdade de navegação por seis anos, cuja validação estava condicionada a um ajuste definitivo sobre os limites. O Paraguai enviou instruções a José Berges para negociar as questões pendentes junto ao governo do Rio de Janeiro. Em instruções passadas a 24 de dezembro de 1855, o governo paraguaio mandava que Berges insistisse na dependência da navegação fluvial a um ajuste de limites¹⁹. Em 6 de abril de 1856 foi celebrado no Rio de Janeiro um Tratado de Amizade, Comércio e Navegação entre Paraguai e Brasil. Ficava estabelecida a livre navegação de navios mercantes nos rios Paraná e Paraguai, não contemplando aí os respectivos afluentes. Poderiam navegar livremente pelos referidos rios até dois vapores de guerra brasileiros com limite de seiscentas toneladas e oito bocas de fogo. Os navios paraguaios teriam livre acesso aos portos marítimos do Império abertos a outras nações²⁰. Foi assinada, também, uma convenção adicional que postergava o desfecho da questão de limites para dali seis anos²¹.

Porém, esse ajuste feito no Rio de Janeiro, ao invés de encaminhar a contenda para uma solução, acirrou ainda mais a tensão. Em 10 de agosto de 1856, o governo paraguaio baixou

18 ALCALÁ, G. R. e ALCÁZAR, J. E., *Paraguay y Brasil. Documentos Sobre Las Relaciones Binacionales*. Assunção, Tiempo de Historia, 2007, p. 273.

19 Ibidem, pp. 296-298.

20 Ibidem, pp. 299-304.

21 AUBERT, op. cit. p. 219.

regulamentos proibitivos para a navegação fluvial que a tornavam praticamente impossível²². Vale ainda mencionar que no caso de embarcações brasileiras que estivessem descendo de Mato Grosso, havia segundo os regulamentos a obrigatoriedade do visto do Cônsul paraguaio. Porém, o governo de Carlos López jamais nomeou agente consular para a referida Província brasileira. Ou seja, o intento do regulamento era o de impedir na prática a navegação imperial.

Em janeiro de 1857, o governo imperial enviou ao Paraguai missão diplomática chefiada por José Maria do Amaral, então Plenipotenciário brasileiro junto à Confederação argentina²³. Essa missão, entretanto, foi eivada de tensões e não logrou êxito em obter a reforma dos regulamentos. Em 11 de julho de 1857, Amaral era interpelado pelo ministro paraguaio Nicolás Vazquez acerca de “los ofensivos procedimientos del Señor Ministro Amaral” em relação a Carlos López. O ministro também afirmava que Amaral teria perguntado ao presidente se esse desejava a guerra com o Império²⁴. Esse incidente foi relatado por Amaral no ano seguinte em carta ao seu irmão. Em discussão com Carlos López, quando a missão já havia fracassado, mandou subir para Assunção três embarcações de guerra para a sua volta à Confederação Argentina. Porém, mandou que uma delas subisse a Mato Grosso sem levar a bordo o práctico paraguaio.

Mas o homem sofreu o insulto calado e perante o *Maracanã* abdicou o direito que, de algum modo, tinha para dizer que tinha zombado de uma esquadra de 23 vasos de guerra. É que eu, na véspera, tinha-lhe dito em tom muito **decisivo: “A primeira bala que eu amanhã lhe lançar em terra, em resposta às suas, será um ovo dentro do qual virá a revolução, que há de libertar os paraguaios**²⁵.

Diante do impasse, o governo imperial mandou novamente, em 1858 uma nova missão ao Paraguai. Porém, tal como em 1855, foi enviada uma missão armada, cujo chefe era o ex-ministro José Maria da Silva Paranhos²⁶. Durante seu deslocamento ao Paraguai, Paranhos celebrou ajustes

22 Os regulamentos obrigavam a diversas paradas, taxas e emolumentos, além da obrigatoriedade de levar a bordo um práctico paraguaio.

23 Logo após o envio de Amaral, o então ministro dos Negócios Estrangeiros, José Maria da Silva Paranhos, consultou em janeiro de 1857 a Seção dos Negócios Estrangeiros do Conselho de Estado, nomeando o ex-ministro visconde do Uruguai como relator. O objeto da consulta eram os regulamentos. Em linhas gerais, o visconde considerava desnecessário fazer três paradas obrigatórias, recomendava que o governo imperial se valesse dos autores de direito das gentes então em voga nos Estados Unidos, nomeadamente Wheaton e Kent, bastante usados pelos norte-americanos quando reivindicavam a navegação amazônica. Também considerava um erro o governo adiar a questão de limites, pois o Paraguai iria cada vez mais aumentar suas pretensões, afora o fato de que ao assumir tal compromisso, ficava o império inibido de ocupar o território em litígio. REZEK, José Francisco. *Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros. Volume 4 1854-1857*. Brasília: Câmara dos Deputados/ Ministério das Relações Exteriores, 1981, p.p. 490-514.

24 AUBERT, op. cit. p.236.

25 *Cadernos do CHDD* Ano 6, nº11. Brasília, FUNAG, 2008, p.119.

26 Entre a missão de Amaral e a de Paranhos, a Seção dos Negócios Estrangeiros do Conselho de Estado foi novamente consultada, sendo o visconde do Uruguai o relator. Foi nessa ocasião que deu o parecer de 2 de janeiro de 1858 citado na epígrafe no qual afirmava que caso o presidente López chegasse por mal à razão no tocante à navegação fluvial, haveria de chegar por bem à razão para a resolução dos limites.

sobre navegação fluvial com a Confederação Argentina e com a República Oriental do Uruguai, O Paraguai nomeou Francisco Solano López, filho do presidente Carlos López para tratar da matéria com o chefe da missão imperial. Sua missão logrou êxito, não rebentando a guerra naquele momento. Foi obtida a reforma dos regulamentos de navegação fluvial do Paraguai: foi abolida a obrigação de tomar serviços de praticagem, fim de taxas e emolumentos de embarcações que estivessem somente de passagem, somente duas paradas obrigatórias e não três como antes, e foi estipulado que três navios de guerra brasileiros poderiam passar pelo território paraguaio sem qualquer restrição quanto à sua tonelagem e armamento²⁷.

Apesar de conseguir a reforma dos regulamentos, a questão de limites persistia. Podemos mencionar que em 1862 houve troca de correspondência diplomática entre o Encarregado de Negócios do Brasil em Assunção, Antônio Pedro de Carvalho com o ministro das Relações Exteriores do Paraguai Francisco Sanches. Segundo o ministro, o governo paraguaio enviara fora militar a fim de inspecionar “los assetamientos clandestinos bralileños”. Carvalho tivera conhecimento a partir de denúncia enviada por autoridades de Mato Grosso de que tropas paraguaias estiveram nas colônias militares de Miranda e Dourados. Questionando Sanches do motivo do envio, foi a ele respondido que era inútil responder à legação brasileira, pois a mesma iria erroneamente insistir que as colônias estavam em território brasileiro²⁸.

A tensão entre Império e Paraguai foi aumentando paulatinamente desde a queda de Rosas. A despeito do resultado da missão Paranhos, os limites permaneciam como pendência política. Vale aqui mencionar algumas importantes mudanças políticas ocorridas na região no início da década de 1860. Buenos Aires e Confederação Argentina, que se encontravam cindidos desde a queda de Rosas se reunificaram sob a hegemonia de Bartolomé Mitre, que derrotou militarmente Justo José Urquiza, então Diretor da Confederação. Ademais, com a morte de Carlos López e a ascensão de seu filho Francisco Solano López, o Paraguai buscou de modo mais incisivo se colocar na disputa política da região platina. Por tal razão, buscou entendimentos com a República Oriental do Uruguai como forma de reduzir a influência política e econômica imperial sobre aquele Estado. Não é demais lembrar que quando houve o rompimento do governo uruguaio de Atanásio Aguirre com o Império, o então presidente queimou em praça pública os referidos tratados de 1851 com o Império, tal a simbologia

27 AUBERT, op. cit. p.240.

28 Segundo o ministro, nas investidas das forças paraguaias encontraram as colônias brasileiras guarnecidas por idosos e inválidos. “El soldado paraguayo no bate a inválidos, y seria muy estraño que los tenga el Império al servicio y resguardo de sus colônias”. ALCALA, G.R.e ALCÁZAR, J.E, op. cit., p.376.

de dominação que eles carregavam.

A defesa da soberania brasileira na fronteira da província do Mato Grosso com a República do Paraguai era imperativa para manutenção da unidade nacional e fortalecimento o Estado Imperial. O papel estratégico da região, devido à extensão territorial, cortada por rios interiores entre as bacias hidrográficas do Prata e da Amazônia, e ao mesmo tempo, os problemas relacionados diretamente a sua segurança, tais como a baixa densidade demográfica, produção econômica pouco expressiva e a ausência de vias de comunicação como ferrovias e estradas, integrado por hidrovias estrangeiras, eram fatores que alertavam ao governo brasileiro acerca da necessidade de uma política de defesa de fronteira.

A TRINDADE DO MINISTÉRIO DA MARINHA: VISCONDE DO RIO BRANCO, BARÃO DE COTEGIPE E JOSÉ ANTÔNIO SARAIVA (1853-1858)

Ao longo de sua história, a Armada Imperial foi um instrumento do Estado para obter o fortalecimento do seu próprio poder. Além de responsável pela manutenção da ordem interna e defesa do território por meio do policiamento da costa e das fronteiras fluviais, foi protagonista no combate ao tráfico ilícito de escravos e na política da bacia do Prata. Ao mesmo tempo em que buscava atender às demandas políticas-estratégicas, a instituição militar experimentava seu processo específico de modernização tecnológica e reformas administrativas a fim de desenvolver sua força naval capaz de atender ao seu propósito inicial. Cabe ressaltar que o Ministério da Marinha possuía diversas demandas que exigiam navios adequados, pessoal qualificado, financiamento e vontade política. Contudo, as limitações econômicas do Estado comprometiam o próprio orçamento da instituição, implicando em sua atuação baseada no que era prioridade para o governo²⁹. Podemos adiantar que a descontinuidade nos investimentos sobre os projetos estratégicos da Armada comprometia a própria eficácia operacional da força e na concretização dos planos estratégicos da segurança do território brasileiro.

No que tange o papel da Marinha de Guerra para a defesa da província do Mato Grosso, nosso ponto de partida é o *Relatório apresentado à Assembleia Geral da Câmara dos Deputados por José Maria da Silva Paranhos* (1854). Destaca-se o documento, pois contrapôs os demais visto

²⁹ Cabe explicar que em cada relatório anual do Ministério da Marinha apresentado à Assembleia Geral da Câmara dos Deputados constava uma proposta de fixação de força e orçamento para o biênio seguinte. O Ministro da Marinha era convocado para arguição na Câmara onde discutiam os projetos da Armada. Contudo, como o poder legislativo estava autorizado em modificar o orçamento por meio de vetos e emendas, nem sempre o Ministro da Marinha conseguia o apoio político e econômico para dar continuidade aos projetos. Após aprovação, a força e o orçamento eram fixados sob aparato legal na Coleção de Leis do Império.

que não se limitou a prestar contas da sua gestão, apresentando um pensamento estratégico naval para defesa do território. O Ministro Paranhos dispo do relatório como um meio de comunicação com os poderes legislativo e executivo do país, expôs a importância da modernização tecnológica e a formação de uma Esquadra oceânica e fluvial, capaz de atender às realidades geográficas brasileiras. Em seu discurso, estabeleceu cinco funções estratégicas da Marinha de Guerra para defesa do território e dos interesses políticos brasileiros:

1º Manter cruzeiros efetivos e permanentes sobre toda a extensa costa do Brasil, divididos pelas quatro Estações Navais, tendo por fim principal a repressão do tráfico de Africanos, além de outros importantes serviços.

2º Conservar nas águas do rio da Prata uma Divisão capaz de proteger os interesses do Império e de seus súditos.

3º Conservar igualmente nas águas interiores da província de São Pedro do Rio Grande do Sul, e rios Cuiabá, Paraguai e Amazonas, flotilhas compostas de embarcações apropriadas à navegação fluvial das ditas províncias para policiar e guardar as respectivas fronteiras.

4º Empregar um ou mais dos nossos melhores navios de guerra em viagem de longo curso, não só para instrução e exercício de nossos oficiais e marinheiros, como para fazer conhecido das nações estrangeiras o pavilhão imperial³⁰.

É uma fonte histórica que revela o papel da Marinha de Guerra para defesa da fronteira terrestre, pensamento que permaneceu ao longo dos ministérios seguintes. Incluindo, uma percepção de ameaça do Ministro que corroborava para o aumento da força naval na fronteira:

a flotilha de Mato Grosso compõe-se de canhoneiras embarcações menores próprias de sua navegação fluvial, que lá tem sido construídas e permanecido. Não é força de mais para as necessidades ordinárias, e para qualquer eventualidade que possa ocorrer nessa remota extremidade do Império. Pelo contrário, é preciso melhorar e reforçar o material dessa flotilha, adicionando-lhe um ou dois pequenos vapores³¹.

Não podemos analisar esse aspecto da história naval brasileira sem dialogar com o contexto político do período. No mesmo ano, o governo imperial decidiu enviar uma missão diplomática, sob auspício da Armada Imperial, para negociar o tratado de limites e a livre navegação. O episódio foi reconhecido pela historiografia como Missão Pedro Ferreira de Oliveira (1854-1855). Constituída por vapores, corvetas, canhoneiras, brigues, patachos e escunas, o objetivo era persuadir o governo paraguaio mediante demonstração de força. Contudo, o resultado não foi o esperado. Devido a

30 MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório apresentado à Assembleia Geral da Câmara dos Deputados por José Maria da Silva Paranhos*. Rio de Janeiro: Empresa Tipográfica Nacional do Diário, 1855, p. 14.

31 *Idem*, p. 14.

problemas logísticos, a esquadra encalhou no rio Bermejo, transferindo o Comandante Ferreira de Oliveira para o navio *Ipiranga* de menor calado. Além de não conseguir cumprir o objetivo político da missão, o encalhe foi vexatório para a Marinha de Guerra e para o Estado brasileiro que buscava demonstrar sua força naval, revelando apenas a falta de planejamento. Esse fato influenciou diretamente na gestão de João Maurício Wanderley, Barão de Cotegipe ao assumir o Ministério da Marinha, em 1855.

Sua administração destacou-se pela solicitação de crédito extraordinário, junto ao Governo Imperial, para compra de dois vapores, na Europa, para atuar, exclusivamente, no serviço de navegação fluvial. Atendendo às especificidades da navegação do rio Paraná e rio Paraguai, foram comprados o vapor *Japurá* e a fragata *Paraguassú*³².

Em 1856, com a retomada de José Maria da Silva Paranhos à pasta da Marinha, prosseguiram os planos para o emprego da força naval no Mato Grosso, a partir do envio dos vapores comprados pelo barão de Cotegipe e a execução de um plano para estabelecer uma linha de navegação a vapor regular para o correio e transporte de material e pessoal, integrando a fronteira ocidental ao Rio de Janeiro. A missão do vapor *Maracanã* sob o comando do 1º Tenente Francisco Freire Borges Lima Garção era exploração do rio da Prata até Albuquerque, porto brasileiro no Alto Paraguai a fim de reunir as informações técnicas necessárias à navegação. Não obstante, essa missão detinha outras funções estratégicas, entre as quais destacamos a espionagem das forças paraguaias: “revela conhecer as povoações e baterias paraguaias de uma e outra margem. Estas observações, porém, devem ser feitas sem incutir suspeitas, e só tanto quanto assim possam ser feitas³³”. É mais um indício sobre os múltiplos papéis desempenhados pela marinha de guerra: estratégico no tocante a preparação para o conflito, mas também, político devido à representação do Estado junto ao governo de Carlos López e científico na missão em agregar conhecimento sobre o território regional. Os mesmos conhecimentos geográficos para navegação de longo curso eram pertinentes para a guerra fluvial.

Ascensão de José Antônio Saraiva, no cargo de Ministro da Marinha, foi concomitante à iminência de guerra entre o Império do Brasil e a República do Paraguai, influenciando, diretamente, sua gestão que mobilizou o orçamento, na busca por recursos financeiros para proteção da província do Mato Grosso e para modernização da esquadra, com aquisição de navios.

Durante sua gestão, criou novas instituições para Armada Imperial, como a Companhia de

32 PINHO, Wanderley. *Cotegipe e seu tempo*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937, p. 447.

33 Instruções da missão do vapor *Maracanã*. Arquivo Nacional. Série Marinha, III M746, documento nº 1.

Aprendizes de Imperiais Marinheiros (1857) e a Estação Naval do Mato Grosso (1858). Dando continuidade ao plano de Cotegipe e Paranhos, estabeleceu uma comunicação da província fronteira do Mato Grosso com o Rio de Janeiro, mediante criação de uma linha regular de vapores que promoviam o trajeto, conduzindo, material, tropas, armamentos e a correspondência. Além disso, o Ministro Antônio Saraiva pleiteou créditos extraordinários, junto ao poder legislativo, para a compra de canhoneiras, classe de navios, na época, recém-utilizados, na Guerra da Crimeia³⁴. O objetivo era empregar as canhoneiras, conforme a estratégia naval do conflito, contra as baterias paraguaias, sobretudo, as situadas na Fortaleza de Humaitá, assim como foi empregada contra os russos, em Kinburn e Sebastopol, pela *Royal Navy* e pela Marinha de Guerra francesa. Para integração da província do Mato Grosso ao país, utilizando somente de um percurso em território brasileiro, a fim de retirar a região da dependência da rota internacional, inclusive, em caso de guerra, o Ministro da Marinha propôs ao Governo Imperial retomar a navegação fluvial do alto Paraná e os rios interiores do Mato Grosso, a partir da criação do Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar³⁵.

A partir das medidas realizadas por José Maria da Silva Paranhos, João Maurício Wanderley e José Antônio Saraiva, destacamos os principais planos estratégicos para defesa da fronteira, considerando a ofensiva militar contra o Paraguai:

TREM NAVAL E ESTAÇÃO NAVAL

O Trem Naval do Mato Grosso era composto pelo Arsenal de Marinha em Cuiabá, Companhia de Imperiais Marinheiros e, mais tarde, também a Companhia de Aprendizes de Marinheiro e as barcas canhoneiras. Criado em 1827, seu objetivo principal era promover a construção naval e o reparo das embarcações, exercícios militares dos marinheiros que deveriam ser empregados na defesa do território, no monitoramento dos rios interiores, impedindo incursões estrangeiras. A excelência dos serviços foi comprometida devido aos problemas de infraestrutura, como a distância com a Corte e a ausência de vias de comunicação, falta de investimentos financeiros, material e pessoal qualificado. Entre 1827 e 1856, foram construídas, aproximadamente, 8 barcas³⁶.

A Estação Naval do Mato Grosso foi criada durante a gestão de José Antônio Saraiva a fim

34 CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Discursos Parlamentares: José Antônio Saraiva*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1978.

35 SILVA, Jéssica de Freitas e Gonzaga da. “Na paz, cumpre-se preparar a guerra”: A Armada Imperial e a defesa da fronteira da província de Mato Grosso contra a República do Paraguai (1852-1865). 212 f. Dissertação de Mestrado em Estudos Marítimos. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2017, p. 185.

36 Mapa das embarcações pertencentes ao Trem Naval da província de Mato Grosso em 1856. IHGB: Coleção Documentos Navais, DL 1128, 68.

de promover a navegação de longo curso para o comércio, transporte de material, pessoal e tropas, além da demonstração de força do Estado brasileiro perante o governo de Assunção. Dessa forma, a função da flotilha do Mato Grosso ficava restrita à proteção dos rios interiores e comunicação da fronteira com Cuiabá, enquanto a Estação sob comando do Capitão de Mar e Guerra Francisco Xavier de Alcântara apresentava a seguinte divisão da força naval: 1) quatro vapores para estabelecer a navegação regular entre Mato Grosso e Montevidéu; 2) vapores para o policiamento do rio Paraguai; 3) patacho e canhoneira a vapor para transporte de mantimentos, armamento e combustível para o Trem Naval do Mato Grosso³⁷.

MODERNIZAÇÃO TECNOLÓGICA DA ARMADA IMPERIAL

A Guerra da Crimeia (1853-1856)³⁸ foi um marco na história naval, devido ao emprego de uma nova estratégia promovida pela *Royal Navy* e pela marinha de guerra da França: o uso das baterias flutuantes contra as fortalezas russas foram fundamentais na resolução do conflito. As esquadras foram compostas por navios de madeira com “fundo chato para operar em águas rasas, protegidos com couraças de ferro forjado montadas sobre placas de madeira³⁹”. Durante as batalhas de Kinburn, Ochakov e Sebastopol, os navios a vapor e as fragatas de propulsão mistas protagonizaram a neutralização dos respectivos fortes, mediante bombardeio, enquanto as baterias flutuantes não foram comprometidas pela artilharia russa. No âmbito da estratégia naval, a propulsão a vapor, o uso da couraça para navios de guerra e o aperfeiçoamento dos canhões e projéteis demonstraram uma nova fase da construção naval e necessidade das marinhas em obter sua modernização.

As semelhanças dos fortes russos com as fortalezas paraguaias às margens do rio homônimo, sobretudo, a Fortaleza do Humaitá despertou o interesse do Ministério da Marinha na aquisição dos navios com capacidade bélica para vencê-las. De acordo com o Ministro José Antônio Saraiva:

A necessidade que tínhamos de navios apropriados à navegação do rio da Prata, do Amazonas e de seus afluentes, resolveu o Governo a mandar construir na Europa 10 canhoneiras a vapor,

37 Dossiê Estação Naval e Flotilha do Mato Grosso (1859-1868). Arquivo Nacional, Série Marinha, IV M3.136.

38 Na história militar, a Guerra da Crimeia, ao mesmo tempo em que encerra um processo de guerras conduzidas a partir de antigos códigos militares como as Guerras Napoleônicas (1803-1815), é caracterizada como uma guerra moderna. A Revolução Industrial (1850-1870) promoveu a modernização da indústria bélica e a construção naval: criação de rifles modernos, navios a vapor, ferrovias, desenvolvendo novas formas logísticas para o transporte de tropas e comunicação como o telégrafo, inovações na medicina militar, e a participação da mídia com novos instrumentos que possibilitaram a fotografia e a divulgação de fotos e matérias diretamente do campo de batalha. Além disso, é considerada como a primeira “*Total War*” devido à mortandade de civis e as crises humanitárias: as perdas humanas foram provocadas pela fome e desgaste da população nas cidades sitiadas; doenças propagadas pelas tropas; comunidades devastadas por campanhas de limpeza étnica no Cáucaso, Balcãs e na Crimeia. Ver: FIGES, Orlando. *The Crimean War: A history*. New York: Picador, 2010, p. xxii.

39 VIDIGAL, Armando. A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para Marinha do Brasil. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 120, t. 4, p. 134, 2000.

que se acham prontas, e deve estar em viagem para o Império. Ao digno Vice Almirante, Joaquim Marques Lisboa, encarregou o Governo dessa tarefa, que foi desempenhada satisfatoriamente. Era preciso ainda substituir por novos navios os que foram condenados e eram destinados aos nossos cruzeiros: e bem assim adquirir alguns vapores, que fossem empregados na navegação do Alto Paraguai⁴⁰.

Em ofício ao Almirante Tamandaré, em 13 de outubro de 1857, Antônio Saraiva concedeu as seguintes instruções: 1) aquisição das baterias flutuantes empregadas pelos ingleses e franceses no Báltico. Justificou a relevância desses navios para “auxiliarem fortemente um ataque ao Humaitá pelo lado do rio (...) e se esses navios fossem bem armados e bem fortes para a necessária destruição pelo rio das baterias de Humaitá⁴¹”; 2) compra de embarcações com as seguintes características: pequeno calado, de quatro a seis pés, qualidades náuticas suficientes para realização da viagem dos portos europeus à Corte. Além de, no mínimo duas baterias flutuantes (canhoneiras) para servir nos rios e pequenos postos durante o tempo de paz; 3) engajamento de vinte marinheiros, experientes na praticagem das barras da Holanda, para o Rio Grande do Sul; 4) compra de um navio pequeno (desmontado) para ser conduzido por terra para ser adotado na navegação do rio Paraná, acima da cachoeira das Sete Quedas.

Na câmara dos deputados, Saraiva expôs as instruções a Joaquim Marques Lisboa, ao sofrer críticas do deputado da província do Rio de Janeiro por gastos excessivos com a modernização da armada:

Encomendar as canhoneiras com a força capaz de defender nossos interesses para o serviço de que o Império precisava em épocas normais e pacíficas. É assim, Sr.º Presidente, que devendo o governo gastar pelo Ministério da Marinha talvez perto de 2.700:000\$ (...) porque além dessas 10 canhoneiras que mandei vir, (...) estão construídos todos os vapores de navegação encomendados pelo meu antecessor. (...) Se o nobre deputado me tivesse perguntado em que tinha o governo gasto mais 2.600:000\$ do que gastou o meu antecessor, e se soubesse, pois, que eu lhe havia de informar que tinha sido em dar à armada navios apropriados a todos os serviços, porque todos sabem que a nossa esquadra não tem sido preparada para as necessidades que vem ocorrendo, pois que é agora que precisamos de vapores para a navegação do rio de Mato Grosso, até o interior e de outros que se tem aberto à navegação do Império, o nobre deputado não teria a facilidade que teve de formular semelhante acusação

40 MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório apresentado à Assembleia Geral da Câmara dos Deputados por José Antônio Saraiva*. Rio de Janeiro: Empresa Tipográfica Nacional do Diário, 1858, p. 3.

41 Ofício de José Antonio Saraiva a Joaquim Marques Lisboa sobre aquisição de navios na Europa sobre a compra de canhoneiras na Europa. Arquivo da Marinha: Arquivo Tamandaré – Livro IX, Doc. 866.

de esbanjamento⁴².

Em 1858, chegaram, aos portos brasileiros, as canhoneiras francesas mistas e à hélice: *Beberibe*, *Parnaíba* e as canhoneiras inglesas: *Araguai*, *Araguari*, *Iguatemi*, *Itajaí*, *Ivaí*, *Ibicuí*, *Mearim*, *Tramandataí* e *Tietê*⁴³.

ESTABELECIMENTO NAVAL DO ITAPURA E COLÔNIA MILITAR

A justificativa para sua criação corrobora sua função estratégico-militar. A localização do sítio da colônia era estratégico na margem esquerda do rio Tietê, no salto do Itapura, próximo ao rio Paraná onde era navegável desde Urubupungá até a cachoeira das Sete Quedas da Guaíra. Possuía também terras férteis para agricultura, sobretudo, na margem esquerda de Avanhandava. Nas margens do Tietê eram abundantes as madeiras para construção naval de pequenas embarcações – perobas, aroeiras, angicos e sucupiras. O Estabelecimento Naval iria integrar o litoral do Império com o Mato Grosso para o correio e transporte de armamentos, mantimentos e tropas, em caso de guerra contra o Paraguai. Além disso, atuaria como porto para manutenção da flotilha da Bacia do Paraná promovendo a defesa da região, garantindo a segurança dos viajantes.

Nesse aspecto caracterizava as primeiras instruções para execução desse projeto: “a navegação a vapor no Alto Paraná, Ivinheima e Brilhante, e a abertura de uma estrada que ponha esta colônia em comunicação com Avanhandava, isto é, com a capital, portanto com a corte⁴⁴”. Todo o planejamento urbano e econômico, além do controle das relações sociais entre militares, colonos e escravos estiveram sob responsabilidade do Ministério da Marinha, representado pelo oficial da Armada Antônio Mariano de Azevedo.

Entre 1858 e 1868, o Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia militar desempenhou as seguintes funções: 1ª Militar: sede de estaleiro da flotilha composta por vapor, canos e pranchas que promoviam a navegação dos rios interiores; 2ª econômica: desenvolvimento da agricultura mediante concessão de terras devolutas aos militares e famílias de colonos, africanos livres e escravos da nação; 3ª política e social: representação do Estado brasileiro em território “ocupado por índios bravios⁴⁵”. A Marinha de Guerra, em Itapura, exerceu não só um papel militar e estratégico ao cumprir a missão,

42 CÂMARA DOS DEPUTADOS. Op. Cit. pp. 94-95.

43 SILVA, Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva. Op. Cit. pp. 160-161.

44 Relatório de Antônio Mariano de Azevedo a Jesuíno Marcondes de Oliveira Sá, Ministro do Estado de Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas em 30 de janeiro de 1865. IHGB, Coleção Documentos Navais, DL 1202, 155.

45 Expressão encontrada nos mapas da província de São Paulo, fazendo referência às terras do interior próximas ao Mato Grosso.

estabelecendo uma rota de navegação a vapor, após a viagem do *Tamandataí*, mas um papel político, econômico e social, gerenciando a produção da agricultura e mediando as relações sociais dentro da colônia, concedendo liberdade aos escravos e representando a autoridade do Estado brasileiro nos sertões do país. Contudo, cabe ressaltar os problemas que comprometeram sua expansão: isolamento geográfico, epidemias, falta de investimentos, mão de obra e material.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A invasão da província do Mato Grosso pelas tropas de Solano López e a ocupação da fronteira, em litígio, foram consequência dos erros cometidos pelo Estado Brasileiro em não prover as estratégias construídas pelo Ministério da Marinha. Embora tenha subsidiado, entre 1854 e 1858, planos estratégicos, considerando sua defesa, ocupação e integração, a defesa de um território não seria garantida apenas com a assinatura de um decreto, principalmente, pois não deveria ser pensada, organizada e executada diante da eventualidade. Sobretudo, quando tratamos de uma estrutura naval para operações militares que não deve ser improvisada. Afinal, requer mão de obra qualificada, estrutura de portos e outros estabelecimentos navais para manutenção das embarcações, além de combustível como o carvão, armamentos para navios, oficinas e praças, além de outros materiais.

Um Estado que apresenta um território fronteiro estratégico para manutenção do seu poder, deveria promover uma política de vigilância, com a presença das forças armadas, estimulando a ocupação e o desenvolvimento econômico por sua população. Contudo, quando as políticas para as fronteiras não são coordenadas, estimuladas e eficazes, implicam, diretamente, na fragilidade da segurança do país, ameaçando sua soberania, podendo sofrer ofensivas militares e até a perda do território.

BIBLIOGRAFIA

- ALCALÁ, Guido Rodriguez; ALCÁZAR, José Eduardo. *Paraguay y Brasil: Documentos sobre las relaciones binacionales 1844-1864*. Asunción:Tiempo de Historia, 2007.
- AUBERT, Pedro Gustavo. *Fazermo-nos Fortes, Importantes e Conhecidos: O Visconde do Uruguai e o Direito das Gentes na América (1849-1865)*. Tese de Doutorado Apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da USP. São Paulo, 2017.

- BRASIL, Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros, *O Conselho de Estado e a Política Externa do Império: Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros: 1858-1863*. Brasília, FUNAG, 2005.
- _____. *Memórias sobre as fronteiras*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895.
- CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Discursos Parlamentares: José Antônio Saraiva*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1978.
- DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra: Nova História da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia de Letras, 2002.
- FIGES, Orlando. *The Crimean War: A history*. New York: Picador, 2010.
- FRAGOSO, Augusto Tasso. *História da guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2009, v. 1.
- MELLO, Evaldo Cabral de (org). *Joaquim Nabuco: Essencial*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- MOITREL, Mônica Hartz Oliveira. *A logística naval na Marinha Imperial durante a Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2015.
- NEVES, Lucia Maria Bastos Pereira das; Et. al. *Estudos de Historiografia Brasileira*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2011.
- PINHO, Wanderley. *Cotegipe e seu tempo*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937.
- SILVA, Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva. “Na paz, cumpre-se preparar a guerra”: a Armada Imperial e a defesa da fronteira da província de Mato Grosso contra a República do Paraguai. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2017 (dissertação de mestrado).
- VIDIGAL, Armando Amorin Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1985.

- VIDIGAL, Armando. A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para Marinha do Brasil. In: *Revista Marítima Brasileira*, v. 120, 4ºT, 2000, pp. 131-197.



**A CONTRIBUIÇÃO DA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DE SÃO PAULO E DA
ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA PARA O DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA
BÉLICA BRASILEIRA (1950-1960)**

Luiza das Neves Gomes ¹

Jamylle de Almeida Ferreira ²

RESUMO

Este artigo tem como objetivo demonstrar que já nos primeiros anos de funcionamento da Escola Superior de Guerra (ESG), nas décadas de 1950 e 1960, os intelectuais civis e militares, que frequentavam a instituição, indicavam a necessidade de um maior entrosamento entre a Indústria nacional e as Forças Armadas para o desenvolvimento da indústria bélica civil, que foi impulsionada pelos estudos sobre Mobilização Industrial na ESG e também pela criação do Grupo Permanente de Mobilização Industrial (GPMI) da Federação das Indústrias de São Paulo (FIESP), em 1964.

Palavras-Chave: Escola Superior de Guerra; Grupo Permanente de Mobilização Industrial; Mobilização Industrial.

ABSTRACT

The objective of this article is to demonstrate that, during the first years of operation of the Higher School of War (ESG) in the 1950s and 1960s, the civilian and military intellectuals who attended the institution indicated the need for a better the National Industry and the Armed Forces for the development of the civil war industry, which was boosted by the studies on Industrial Mobilization at ESG and also by the creation of the Permanent Group of Industrial Mobilization (GPMI) of the Federation of Industries of São Paulo (FIESP), in 1964.

Keywords: Superior School of War; Standing Group on Industrial Mobilization; Industrial Mobilization.

¹ Graduada em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (2009), especialista em História Militar Brasileira pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (2011) e mestre em História Política pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (2012). Atualmente é doutoranda do Programa de Pós-graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro, também é adjunta da Divisão de Assuntos Políticos da Escola Superior de Guerra e pesquisadora do Laboratório de Estudos de Sociedade e Defesa - LABSDEF.

² Graduada em Geografia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (2008), Mestre em História Social pela mesma instituição (2013). Doutoranda pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ Membro-pesquisadora da Memória Institucional - Centro de Conhecimento Científico e Cultural da Escola Superior de Guerra (ESG) e do Núcleo de Pesquisa Urbano, Território e Mudanças Contemporâneas - NUTEMC-FFP-UERJ.

INTRODUÇÃO

O objetivo deste artigo é compreender que o avanço dos estudos da mobilização industrial na Escola Superior de Guerra (ESG) e os interesses existentes entre a FIESP e as Forças Armadas foram essenciais para o desenvolvimento da indústria bélica brasileira, tendo como justificativa o alcance do desenvolvimento e da segurança nacional do país.

Pretende-se na primeira parte deste artigo analisar o papel da Escola Superior de Guerra como um centro de difusão de estudos ligados à Defesa e Segurança Nacionais no período pós-guerra e demonstrar como sua doutrina voltada para a mobilização nacional e suas ramificações, permitiu o avanço dos debates acerca do desenvolvimento industrial bélico do país. Logo após, tem-se como intuito perceber como esta doutrina da ESG encontrou espaço dentro da Federação das Indústrias de São Paulo (FIESP) evidenciando assim, a aproximação e as relações existente entre essas duas instituições.

Para este artigo, utiliza-se o conceito de mobilização nacional encontrado nos documentos doutrinários da ESG, no qual definiremos mais adiante. Cabe destacar, nesse primeiro momento, que o método de planejamento estratégico adotado pela ESG fragmenta o estudo da Mobilização Nacional em quatro campos da expressão do Poder Nacional (político, econômico, psicossocial e militar). A mobilização industrial é situada no âmbito da mobilização econômica, conforme a análise das documentações produzidas pela ESG.

Utilizam-se como fontes, neste artigo, a produção intelectual das instituições mencionadas acima como: discursos, conferências ou trabalhos em grupos, que evidenciam o entrosamento nas ideias sobre segurança e desenvolvimento e também nos possibilita identificar as redes de sociabilidades entre eles.

Parte da documentação utilizada está disponível no acervo da ESG e foi colocada à disposição do público em geral em 2014, quando uma Comissão de análise própria da escola (ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA, 2013), visando atender à Lei de Acesso à Informação (LAI) 12.527/2011³, colocou quase 7.000 obras com uso ostensivo. Esses documentos foram disponibilizados para a sociedade depois de mais de 60 anos de acesso restrito.

Cabe ressaltar, que os resultados aqui apresentados **são apenas dados parciais, fruto de**

³ A lei regulamenta o direito constitucional de acesso às informações públicas e entrou em vigor em maio de 2012.

leituras e argumentações iniciais, que merecem um maior cuidado teórico uma vez que fazem parte de uma pesquisa em andamento.

AESGEONASCIMENTO DE UMA NOVA MENTALIDADE DE MOBILIZAÇÃO

A Escola Superior de Guerra surgiu em 1949 num momento histórico conturbado pela bipolarização do mundo pós Segunda Guerra. Ela foi organizada de acordo com a Lei nº 785, de 20 de agosto de 1949 como um “instituto de altos estudos, subordinado diretamente ao Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas destinado a desenvolver e consolidar os conhecimentos necessários para o exercício das funções de direção e para planejamento da Segurança Nacional” (BRASIL, 1949).

Em seu regulamento de criação, a ESG teria a função de juntar esforços para a solução dos problemas da segurança nacional e assim buscaria definir “um conceito amplo e objetivo de segurança nacional que servisse de base à coordenação das ações de todos os órgãos, civis e militares, responsáveis pelo desenvolvimento do potencial e pela segurança do país” (BRASIL, 1949).

Cordeiro de Farias na palestra sobre organização da ESG em 1949, discursou sobre a necessidade de se afastar a segurança nacional do puro militarismo e chamava a atenção para a mobilização das “forças civis” e de todos “os recursos econômicos”(FARIAS, 1949).

A ESG desde sua fundação tem um papel importante no ensino de defesa no Brasil, principalmente porque foi a primeira escola projetada para ser um espaço de debate e sociabilidade entre civis e militares sobre temas que perpassam a segurança e o desenvolvimento nacional. Comprovamos isso no Almanaque dos Diplomados da Escola Superior de Guerra, a composição de sua turma inicial, em 1950, do Curso Superior de Guerra (atual Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia – CAEPE) foi composta por 56 militares e 17 civis. Destes, 53 eram Oficiais Gerais e 3 Oficiais Superiores. Dentre os civis havia 7 embaixadores, 6 engenheiros, 2 professores, 1 ministro e 1 estatístico (ESG, 1999).

Integrada por docentes e discentes civis e militares, a ESG propôs e propõe soluções para problemas nacionais pensadas, principalmente, por meio de “um método de análise e interpretação dos fatores políticos, econômicos, diplomáticos e militares que condicionam o conceito estratégico” (BRASIL, 1949, s/p).

Cabe salientar, que no contexto de criação da ESG no **pós-guerra**, as questões sobre

mobilização nacional ficaram mais latentes entre os militares brasileiros devido, principalmente, às experiências da Força expedicionária Brasileira no front de guerra. Neste momento, iniciou-se um consenso sobre mudanças dos conceitos estratégicos de mobilização, e também com ideia de que uma nação em industrialização como o Brasil não poderia desprezar as lições do conflito.

Foi nos campos de batalha na Itália os militares brasileiros puderam ver como funcionava uma mobilização industrial bem-sucedida, e conhecer o êxito da aplicação dos planejamentos coordenados por membros da Industrial College of the Armed Forces, um dos modelos que influenciariam a ESG (FERRAZ, 1997, p. 92).

A partir disso, criou-se uma mentalidade que se aproximava das ideias desenvolvidas nos Estados Unidos, na qual a “indústria nacional passa a ser fator vital à manutenção do seu grau de operacionalidade” (SILBERFELD, 1984, p.4). Dito de outro modo, entendeu-se nesse momento que somente com um parque industrial entrosado e capaz de suprir as necessidades é que o Brasil garantiria os meios para a preservação da segurança nacional.

Cabe ressaltar, que segundo relato do General Cordeiro de Farias, o General César Obino queria organizar no Brasil uma única escola que congregasse os três tipos de escolas existentes nos Estados Unidos: o Industrial College of the Armed Forces, que tratava da produção bélica; a War College formulava estratégias; e uma terceira, a Armed Forces Staff College, que integrava as três forças armadas. “No Brasil, um país pobre e de poucos recursos, nós decidimos criar um só estabelecimento para cobrir estas diferentes finalidades” (FARIAS, 2001, p. 413).

Desta maneira, ressaltamos que a influência para a criação da ESG não foi somente a National War College como muitos autores sugerem, mas seria uma conjunção desta com a Industrial College of the Armed Forces e a Armed Forces Staff College.

A presença norte-americana na ESG foi notável. Oficiais americanos permaneceram no staff regular da ESG até o início da década de 1960 e além disso, grande parte do material didático produzido nos primeiros anos da ESG compreendia resumos de conferências de generais norte-americanos, ou de textos sobre segurança nacional e geopolítica produzidos por organismos militares dos EUA (SVARTMAN, 2006, p.183)

Apesar dessa aproximação com os norte-americanos, os militares da ESG de imediato expressaram motivações nacionalistas, funcionando como um centro permanente de pesquisa e de debates de problemas brasileiros.

Neste sentido, Martins Filho (2008, p.180) ressalta a importância de analisar as especificidades nacionais dos processos de construção da Doutrina de Segurança Nacional, defendendo a ideia de que os militares buscaram uma doutrina que se adaptasse às suas necessidades, na medida em que a contribuição “intelectual” norte-americana não correspondia à realidade nacional.

Sendo assim, tomar como ponto de partida um modelo pronto de segurança nacional acaba por dispensar da análise os processos internos de construção dessa mentalidade militar e a maneira como os militares brasileiros receberam e adaptaram uma nova doutrina às necessidades brasileiras que nesse primeiro momento era caracterizado pela guerra total.

Este novo conceito de guerra, a “guerra total”, passou a nortear os estudos sobre segurança nacional no imediato pós-guerra, que se baseava na estratégia militar da guerra fria, no qual colocava como prioridade não só o poderio bélico como também as questões políticas, econômicas e psicossociais. Golbery do Couto e Silva (1981, p.24) afirma que em vista do grande poder bélico das duas superpotências – Estados Unidos e União Soviética – esta guerra assume caráter mundial em que “de guerra estritamente militar passou ela, assim, a guerra total, tanto econômica e financeira e política e psicológica e científica como guerra de exércitos, esquadras e aviações”.

Comblin (1978, p.39) afirma “a guerra fria é uma guerra permanente, trava-se em todos os planos – militar, político, econômico, psicológico – porém evita o confronto armado. A Segurança Nacional é exatamente uma resposta a este tipo de guerra.”

Cabe destacar, que a ideia de uma mobilização permanente já era citada por Juarez Távora em 1954:

A segurança nacional diz respeito à totalidade da Nação que precisa, pelos seus dirigentes, pela sua elite, pelos seus homens de negócio e pela sua massa, compreender seu papel permanente no conjunto de esforços de toda a natureza, para que o país possa resolver no caso de um conflito os problemas relativos à sua sobrevivência (grifo nosso, TÁVORA,1954).

Ou seja, o contexto da guerra total colocou a preocupação da guerra para todos setores da sociedade que deveriam ser partícipes da Segurança Nacional e além disso, ter um caráter permanente.

Em um texto didático produzido pela Divisão de Estudos da ESG, no ano de 1957, intitulado *A indústria bélica e seus fundamentos*, diz que “os modernos conceitos de Guerra Total, concorrerão para que surja no país uma força de trabalho industrial, propícia a formação da indústria bélica” (ESG, 1957, p.4). O documento afirma que a partir da coordenação de atividades e da definição das

necessidades materiais, o Brasil estaria preparado “para eventualidade de acontecimentos sempre previsíveis face ao atual entrelaço internacional de políticas econômicas, estratégias e ideológicas” (ESG, 1957, p.5).

Para atender a demanda deste novo contexto mundial, a ESG deu relevância aos estudos sobre Mobilização Nacional, que se fragmentava nos quatro campos da expressão do poder nacional (político, econômico, psicossocial e militar), como áreas de interesse necessárias ao desenvolvimento e segurança do país. Além disso, os estudos da Escola apontavam que, seja em tempo de paz, seja em tempo de guerra, o Potencial Nacional⁴ deve ser fortalecido em todos os setores, em todas as atividades da Nação, nos campos político, econômico, militar e psicossocial. Com esse potencial fortalecido o Estado poderia então planejar a mobilização, que em caso de guerra poderia empregar todos os meios mobilizáveis.

Arruda (1983, p.92) afirma que o conceito de “mobilização nacional” utilizado pela Escola sofreu diversas variações, mas vamos considerar neste trabalho o que foi aceito pela Escola em 1957, ou seja, o adotado para o primeiro curso de Mobilização Nacional, a saber: “A Mobilização Nacional é o conjunto de ações empreendidas pelo Estado, no sentido de ajustar, expandir e transformar recursos de toda ordem, com o propósito de torna-las utilizáveis para enfrentar uma ameaça à Segurança Nacional”(ESG, 1957, p.6).

Apesar de a ESG não conter um curso específico de mobilização nacional nos seus primeiros anos, conferências que abordavam esse tema eram frequentes já nos primeiros anos da década de 1950. **Já em 1951**, Delso Fonseca, chefe da Divisão de Assuntos Nacionais da ESG realizou uma conferência com o seguinte título *Mobilização Industrial* e afirma que apesar da mobilização industrial estar inserida no âmbito da mobilização econômica, ambas se confundem, tal a inter-relação da primeira com a segunda.

Este mesmo autor afirma que a mobilização industrial “é o processo pelo qual se converte a capacidade da indústria do país afeita durante a paz à produção de bens de consumo civil, em produtora de material de guerra, veremos que isto só pode ser realizado à custa do sacrifício daqueles bens de consumo civil” (ESG, 1951, p.7).

4 Segundo Peçanha: o “Potencial Nacional, ou a capacidade produtiva da Nação, é o conjunto de meios industriais, econômicos, psicossociais e militares, suscetíveis de se transformarem em poder”. PEÇANHA, Paulo Lobo. Mobilização Industrial. Rio de Janeiro: ESG, 1963 1963, p.5) Localização: ESG - C1-36-63

Outro conferencista da ESG, o Coronel Paulo Lobo Peçanha, anos mais tarde a define como: “o conjunto de providências tendente a acionar as fontes produtoras do país, disciplinando e encaminhando suas atividades no sentido de que eles possam, em tempo útil, atender as necessidades das forças armadas em luta ou prestes a lutar” (PEÇANHA, 1963, p.2).

Conforme o método de planejamento adotado na ESG a mobilização industrial estava inserida na Mobilização Econômica e foi assim conceituada numa conferência da ESG:

[...] é o conjunto de ações empreendidas pelo Estado no sentido de ajustar, expandir e transformar recursos econômicos e meios financeiros, de toda ordem, com o propósito de atender às necessidades decorrentes de uma solução capaz de satisfazer e eliminar problemas nacionais. (FALCÃO, 1959, p.5)

Essa mobilização se caracterizava pela conversão total ou parcial da economia para servir às exigências e imposições da guerra e para isso era feito uma análise estrutural que examinava o Produto Nacional Bruto, a Renda Nacional e o Dispendio Nacional.

A importância dessa temática tornou-se tão destacada dentro da ESG que, em 1957, nasceu o Curso de Mobilização Nacional, pelo Decreto nº 40.835 de 24 de janeiro de 1957, assinado pelo Presidente da República Juscelino Kubitschek. Neste mesmo ano aconteceu o primeiro curso de Mobilização Nacional, acompanhado pelo Estado Maior das Forças Armadas (EMFA) e pelo Estado Maior do Exército (EME), para preparação do Corpo Permanente da ESG a fim de que no ano seguinte a escola pudesse oferecer este curso para militares e civis (ESG, 1958, p. 11).

No documento contendo as diretrizes da Escola para o ano de 1958 afirma que a elaboração do currículo deste curso se “baseou em grande parte nas unidades de ensino do Industrial College of the Armed Forces dos Estados Unidos.” (ESG, 1958, p. 11).

O curso tinha como finalidade habilitar civis e militares para dirigir e integrar os órgãos de direção e planejamento das atividades nacionais de mobilização. O currículo do curso de 1958 era dividido em três períodos: Período Doutrinário, Período Conjuntural e Período de Aplicação. Para cada período era utilizada uma técnica didática diferente. O objetivo era construir, a partir de um corpo de conceitos e doutrinas, explicações sobre os problemas brasileiros de forma sistematizada. Neste ano, o **último período o estagiário tinha que produzir um planejamento de mobilização Nacional com a hipótese de Guerra contra a União Soviética para atender aos seguintes aspectos: indústrias, mão-de-obra, matérias-primas, energia, transporte e comunicação.** (ESG, 1958, p.2)

A variante interna da hipótese de guerra apresentada era seguinte:

Exercida por grupos nacionais identificados com a ideologia e ação dos países sino-soviéticos, sob a forma de pregação ideológica e infiltração política que visa à tomada do poder e à eliminação da democracia representativa, por meios violentos ou não. (ESG, 1958, p.5)

Já a variante externa:

Exercida pela União Soviética, sob a forma de pregação ideológica e ação política e cultural, que visa ao afastamento do País do grupo das nações democráticas e a tomada do poder pelos comunistas, com eliminação da democracia representativa. (ESG, 1958, p.6)

Por adotar um método de planejamento bem estruturado, a ESG pode ser considerada uma instituição bastante peculiar, uma espécie de laboratório, cujos estagiários, militares e civis, planejavam um conjunto de políticas com base nos estudos adquiridos nos cursos, que eram apresentados nas monografias ou nos trabalhos em grupo.

É importante observar que os assuntos que seriam abordados nesses trabalhos em grupo eram definidos previamente pelo Departamento de Estudos e referentes a temas de interesse da ESG. No trabalho de turma produzido pelo Capitão de Fragata Eugenio Marques Frazão com o título: “Mobilização Industrial – material bélico, apresentado em 1962, podemos verificar a aplicabilidade deste **método** didático da ESG. Ou seja, o que é importante destacar é que este trabalho foi realizado a partir de um tema proposto pela ESG que era:

Com o objetivo de dar ao Brasil, em tempo de paz, uma estrutura adequada à eventualidades de uma guerra- apreciar a mobilização industrial dentro do ponto de vista da obtenção de material bélico necessário às Forças Armadas, dando especial ênfase às estipulações contratuais entre o governo e as organizações civis, destinadas à produção desse material. (FRAZÃO, 1962, p.6, grifo nosso)

A partir dessa proposta podemos perceber o quanto a ESG estava preocupada com as questões que envolviam a industrialização e o desenvolvimento da indústria bélica civil. Diversas conferências foram dadas na ESG sobre como o desenvolvimento da indústria bélica brasileira pode atender às necessidades militares. Em 1957, o departamento de estudos da ESG apresentou um documento sugerindo:

Em nossos estabelecimentos estatais militares, realizaríamos protótipos de certas armas, munições e engenhos, objetivando planos adequados de fabricação, processos operacionais, exigências, normas e especificações. Difundidas estas no parque industrial civil, êste nos

propiciaria os elementos fabris decorrentes das indústrias de base. Caberiam-nos unicamente as montagens e a verificação da eficiência intrínseca e tática dos produtos acabados. (ESG, 1957, p.6)

A partir do que foi exposto, nota-se os estudos na Escola Superior de Guerra, já no início da década de 1950, destacavam a necessidade de alertar a indústria nacional para o preparo permanente a fim de produzir produtos militares, sendo a única solução para o país estar adequadamente pronto para situações excepcionais.

O aluno Alfredo Silva, em 1964, ao apresentar um trabalho de turma na ESG, colocava a ESG como a principal instituição que alertou sobre os problemas de mobilização industrial no país:

No que diz respeito a mobilização industrial, podemos dizer que nossa experiência é mínima. Até as décadas de 1940 éramos um país agropecuário e nossa incipiente indústria estava dando seus primeiros passos. Só em 1950 começou a aparecer uma tendência para se dar mais atenção aos problemas da mobilização industrial, mercê de estudos da Escola Superior de Guerra. (SILVA, 1964, p.31).

Percebe-se que a preocupação no desenvolvimento de uma mobilização industrial no que tange às ações estratégicas da indústria de defesa foi marcante dentro da ESG. Porém, estas questões não ficaram restritas à ESG tendo ecoado também da FIESP, como veremos adiante.

A ALIANÇA FIESP/ESG

A FIESP surgiu em 1931 a partir do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (CIESP). A entidade se estabeleceu rapidamente no cenário nacional e destacou-se por promover iniciativas fundamentais para a industrialização para o Brasil.

O modelo de desenvolvimento econômico das décadas de 1950 e 1960, em boa parte elaborada na ESG e FIESP, preconizava o desenvolvimento nacional e a modernização do país a partir do desenvolvimento industrial.

Dreifuss (1981, p.78) ressalta que os militares e civis da ESG “partilhavam de um alto grau de congruência de valores com os tecno-empresários, que por sua vez frequentavam a escola”. Algumas figuras importantes como Roberto Campos, Eugênio Gudín e Otávio Bulhões apresentavam suas ideias e conseguiam aliados em favor de um desenvolvimento nacional através de suas conferências e publicações na ESG e na FIESP.

Havia uma aproximação ideológica entre os militares e empresários que tinham como

um ponto em comum a opinião de que o Brasil deveria passar por um processo de crescimento em direção à criação de uma sociedade industrial capitalista. Essa ligação fica clara já que alguns militares esguianos eram também empresários e industriais como: General Edmundo Macedo Soares (Volkswagen, Mesbla, Light, Mercedes Benz), General Euclides de Oliveira Figueiredo (Indústrias Químicas e Farmacêuticas Schering), General James Masson (Eletrônica Krueel S.A.) etc... (DREIFUSS, 1981, p.79)

Com o avanço dos estudos da ESG, a Doutrina de Segurança Nacional (DSN) foi sendo difundida principalmente no meio empresarial paulista, que se apoiou nesta doutrina com intuito de maximizar as potencialidades da economia e expandir a indústria nacional.

Esta orientação permeou as pretensões da burguesia industrial para a necessária comunhão com as Forças Armadas que se evidenciou dentro do Fórum Roberto Simonsen – seção cultural do Centro e Federação das Indústrias de São Paulo (CIESP e FIESP).

Este Fórum foi criado em 1948 e de acordo com o artigo 1º de seu regulamento, era um “órgão cultural de debates dos problemas sociais, econômicos, financeiros e técnicos da indústria brasileira em geral e da indústria paulista em particular” (FORUM ROBERTO SIMONSEN, 1959, p.2).

Observamos que as palestras e publicações do Fórum não abordavam somente problemas industriais, mas também revelam uma preocupação com a formulação de uma política para o desenvolvimento do país e questões de assistência aos trabalhadores. Tópicos como segurança nacional, subversão, guerra fria, democracia entre outros eram recorrentes. (SCOLA, 1995, p.8)

Nota-se que a partir de 1959 prevaleceram temas relacionados à Segurança Nacional e estudos que apresentam preocupações com a possibilidade de um conflito internacional ou nacional devido ao recrudescimento da Guerra Fria na América Latina após a Revolução Cubana, o que ensejou ainda mais o desenvolvimento da indústria bélica civil que ainda era muito incipiente no país.

Neste período, aumentaram significativamente o número de conferências proferidas por membros das Forças Armadas, notadamente da Escola Superior de Guerra. Percebe-se uma aproximação cada vez maior que se daria entre o empresariado paulista e os setores militares.

Deve-se destacar que diversos militares e civis frequentavam tanto o Fórum quanto a ESG. Essa relação é comprovada uma vez que integrantes do CIESP e da FIESP eram estagiários⁵ em

⁵ Estagiários é termo dado a militares e civis matriculados nos cursos ministrados ou conduzidos pela ESG.

algum curso da ESG⁶.

Em 1960, o Fórum Roberto Simonsen publica um conjunto de conferências proferidas por militares do corpo permanente⁷ da ESG realizadas nesse fórum, com o tema: segurança nacional e industrialização. No prefácio desta publicação, sem autoria, destacou-se o conceito de segurança nacional igual ao já apresentado neste trabalho e complementando que “a política de segurança nacional de qualquer país se confunde com sua estratégia geral” (FIESP, 1960, p.48). Fica nítido que não só nessa publicação do Fórum, mas em muitas outras, há uma clara adoção dos conceitos formulados pela Escola Superior de Guerra.

Essa relação não se dava somente no campo das ideias, nesta mesma publicação do Fórum, o Coronel Paulo Enéas Ferreira da Silva, em seu discurso com o título *Planejamento do Fortalecimento do Potencial Nacional*, destacou as inúmeras visitas feitas pela Escola nas organizações da Federação das Indústrias de São Paulo e ressaltou a capacidade produtiva e o alto padrão de organização do parque industrial de São Paulo (FIESP, 1960, p.50). Nesta mesma conferência, o Coronel Paulo Silva também apontou que os industriais paulistas já estavam preparados para conversão da sua produção em tempo de paz para artigos para a guerra podendo prestar grande contribuição para a Segurança Nacional (FIESP, 1960, p.52).

Consta também nesse livreto o texto do Brigadeiro Oswaldo Balloussier sobre a economia de guerra, no qual ressaltou que a mobilização econômica tem que estar atenta sobre o que é necessário para manter a população civil, as indústrias e serviços civis essenciais em situação de eficiência produtiva em tempo de guerra e o quanto a população está disposta a ter que fazer reduções drásticas no padrão de vida, e as indústrias no que tange ao seu lucro de produção. Sendo assim, ressalta que toda mobilização terá que considerar o efeito sobre o moral da população civil e, por conseguinte, sobre sua produtividade (FIESP, 1960, p.104).

Este tipo de pronunciamento sobre a importância da defesa nacional é indicativo do caráter também civil do problema e da doutrina que em torno dele se desenvolveu.

Pode-se considerar que o auge dessa relação foi a iniciativa do setor industrial paulista de promover em 20 de dezembro de 1961, no âmbito do Fórum Roberto Simonsen, uma solenidade de

6 No Almanaque dos Diplomados da ESG encontra-se os dados dos estagiários com suas respectivas instituições a que eram vinculados. ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (Brasil). Almanaque dos diplomados da Escola Superior de Guerra: 50 anos Escola Superior de Guerra: 1949-1999. Rio de Janeiro: ESG, 1999.

7 Segundo o Art. 34 do Decreto n. 35.187, de 11 de Março de 1954 o Corpo Permanente da ESG é constituído dos civis e militares designados, em comissão, para os cargos de Direção da Escola e dos Departamentos de Estudos.

homenagem das entidades das indústrias paulistas às Forças Armadas que também tinha o intuito de apresentar o parque fabril de São Paulo. Por esta ocasião, o Fórum lançou um livro em 1962 contendo os discursos realizados por grandes representantes das indústrias como: Antônio Devisate⁸ e Olavo Previatti⁹.

Antônio Devisate, em seu discurso, ressaltou a importância das indústrias paulistas para a defesa nacional e da interação delas com as Forças armadas:

A indústria paulista considera-se, com justas razões, um elo, e dos mais importantes, da defesa nacional. Compreendemos perfeitamente que o poderio militar é uma função do poderio industrial. Todos os planos da defesa nacional para que sejam exequíveis, fundam-se numa indústria bem organizada e próspera. Se tendes, por dever de ofício, a missão de planejar e estruturar a defesa nacional é na indústria que é necessário buscar os elementos do fortalecimento de que careceis, para a criação de um organismo capaz de assegurar a inviolabilidade do nosso território contra os que usai a ataca-lo, e para a manutenção da ordem interna. E por termos uma noção exata da importância que assumimos nesse terreno, é que nossos órgãos de classe desde longos anos vêm sistematicamente procurando e promovendo contatos com as forças armadas brasileiras. (DEVISATE, 1962, p.15)

Assim, com a conscientização de que a Segurança Nacional não era somente responsabilidade das Forças Armadas, diante das dificuldades operacionais das forças armadas para estruturação bélica, aliado ao momento político do Brasil e com o aval do EMFA, surgiu o Grupo Permanente de Mobilização Industrial (GPMI).

A criação do GPMI da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) visava coordenar o relacionamento dos industriais com as Forças Armadas, no intuito de preservar, através da nacionalização paulatina do material bélico, o grau operacional das organizações militares. Ao compatibilizar as necessidades materiais das Forças Armadas com as potencialidades da indústria

⁸ Antônio Devisate foi um dos fundadores, do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai). Permaneceu à frente do CIESP-FIESP até 1962. Em sua longa atividade ligada às associações patronais, foi fundador e presidente durante mais de 15 anos do Sindicato da Indústria de Calçados do Estado de São Paulo, fundador do Sindicato da Indústria do Solado e Palmilhado do Estado de São Paulo, do qual foi delegado junto ao Conselho de Representantes da Federação das Indústrias, além de fundador e, durante muitos anos presidente do Fórum (hoje Instituto) Roberto Simonsen. Representando os empregadores, foi por duas vezes membro da delegação brasileira à Conferência Internacional do Trabalho em Genebra, onde divulgou a legislação trabalhista e o sistema previdenciário adotados no Brasil. Disponível em: <http://www.devisate.com.br/index2.php?pag=devisate> Acessado em: 10/05/2016

⁹ Olavo Previatti, líder sindical, participou da Confederação Nacional dos Trabalhadores na Indústria (CNTI), criada em julho de 1946. Em maio de 1964 tornou-se secretário de finanças dessa entidade e em maio de 1966 seu secretário-geral, cargo que ocupou até se eleger presidente da mesma, em maio de 1968, sucedendo a João Wagner. Em maio de 1970, ao final de sua gestão, deixou a presidência da CNTI, sendo substituído por Rudor Blumm. Foi também presidente da Federação dos Trabalhadores nas Indústrias de Papel, Papelão e Cortiça do Estado de São Paulo. CPDOC Verbete Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/previatti-olavo> Acesso em: 10/05/2016

nacional, o Grupo procurou enfatizar as conotações estratégicas do papel da indústria na defesa nacional e divulgar o preceito de que, no permanente esforço de mobilização industrial, está embasada a garantia de que o Brasil, numa emergência, não será surpreendido.

O artigo 1º das normas gerais de ação do GPMI apresenta que este grupo tinha a “finalidade colaborar com as classes armadas brasileiras nas soluções de seus problemas em tempo de paz e de facilitar o cumprimento das missões atribuídas às fábricas que forem mobilizadas em tempo de guerra”¹⁰

O grupo, segundo Quirino Grassi, começou a atuar de forma organizada em inícios de 1963, para “prestar um trabalho visando à defesa de nossos ideais democráticos e cristãos”. Esse núcleo “articulou-se junto à presidência da FIESP, [...] o governador do Estado [Ademar de Barros], oficiais superiores do II Exército e o comandante da Força Pública” e “iniciou a preparação do que seria o movimento vitorioso de 1964”.

Segundo Silberfeld (1984, p.72) em 30 de abril de 1964 foi instalado o GPMI com o propósito de estudar junto com outros órgãos competentes das Forças Armadas a forma de tornar o setor industrial nacional capacitado para a produção de armas, munições de guerra, bem como equipamentos de uso militar para atender a eventualidade de uma guerra. Sendo assim, o GPMI possibilitou o surgimento de um parque industrial civil direcionado especificamente para a produção de material bélico com o objetivo era a montagem de um conjunto de condições que habilitassem as fábricas comuns a produzir material militar em tempo relativamente curto, sempre que necessidades da segurança nacional o demandassem.

Este grupo estabeleceu comissões conjuntas das Forças Armadas com as indústrias para o desenvolvimento de veículos militares, aviação, equipamento naval, eletrônica, comunicações, armamento, munição, equipamentos médicos, produtos farmacêuticos, alimentação e fardamento.

Desta forma, compreendemos a criação do GPMI não somente como busca de um entrosamento Indústria Nacional e Forças Armadas, mas também como uma organização preocupada em incrementar os meios necessários ao país, para adequadamente capacitá-lo para sua autodefesa.

O apoio dado pelos industriais paulistas para as Forças Armadas nesse momento de início do regime militar fica claro no jornal *Diário de notícias* de 29 de maio de 1964 que apresentou um artigo com o título: “Industriais formarão exércitos auxiliares para ajudar governo”. Nesse mesmo artigo

¹⁰ As normas gerais do GPMI foram retiradas do trabalho realizado na ESG por Alfredo Américo da Silva de 1964. SILVA, Alfredo Américo da. *Industrial civil nacional, de interesse militar*. Rio de Janeiro: ESG, 1964

Domício Veloso, um dos líderes da Confederação Nacional das Indústrias, afirmou:

[...]sentimos justo orgulho e redobrado regozijo em poder anunciar mais uma vez que os homens de indústria formam em suas fábricas os exércitos auxiliares e estão dispostos a consolidar mais ainda esse sentimento de apoio na órbita da produção industrial, a missão paralela, capaz de assegurar em toda plenitude, o êxito da obra penosa, que os generais efetuam com denodo e constância na tarefa do saneamento moral e organização do país (Diário de notícias, 29 de maio de 1964, p.7)

Evidenciando a relação próxima entre as Forças Armadas e as grandes empresas, a diretoria do GPMI era obrigatoriamente composta por membros civis e militares. Um desses dirigentes era o general e ex-ministro Edmundo Macedo Soares e Silva, militar esguiano que teve destacada passagem por diversas empresas, entre as quais estava a Volkswagen – além de Mercedes Benz, Mesbla, Banco Mercantil de São Paulo e Light, conforme já apontado anteriormente. Um dado relevante para atestar a aproximação do GPMI com a ESG é que dos dezoito membros fundadores do Grupo, nove¹¹ eram membros na ESG, estagiários ou conferencistas.

Cabe ressaltar que o intuito do Grupo era providenciar, em, em estreita colaboração com as Forças Armadas, a implantação do maior número de indústrias capazes de produzir artigos de que necessitará o País, na hipótese de uma mobilização geral. Toda mobilização militar tem que ser fundamentada na indústria civil, que suprirá as necessidades das Forças Armadas.

Segundo Silberfeld (1984), a importância do GPMI residia na sua condição de estrada de mão-dupla: as empresas obteriam informações e oportunidades para se desenvolverem na área de Defesa, enquanto o governo obteria informações da capacidade industrial instalada. Este grupo atingiu sua máxima efetividade entre 1964 e 1967, facilitando a entrada de empresas privadas nacionais no segmento de defesa e estabelecendo padrões de relacionamento entre civis e militares.

Dentre os motivos políticos e econômicos levantados pelo governo brasileiro a favor do desenvolvimento da indústria nacional de defesa, três merecem destaque. Em primeiro lugar, atender a segurança do país, considerada essencial naquela época instável dos anos da Guerra Fria. Em segundo lugar, realizar o sonho dos militares de transformar o Brasil em uma potência bélica

¹¹ Os nove membros da ESG que foram fundadores do GPMI são: Jorge de Souza Rezende, Vice-Presidente do GPMI; General Edmundo Macedo Soares; Capitão de Mar e Guerra Luiz Penido Burnier; Coronel Augusto Cid de Camargo Osório; Coronel Paulo Lobo Peçanha; Major Anápio Gomes Filho; Quirino Grassi; Mário Amato; e Décio Fernandes Vasconcellos. Informações retiradas da dissertação: SILBERFELD, Jean-Claude Eduardo. *O Grupo Permanente de Mobilização Industrial da FIESP: 1964-1967*. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 1984.

internacional, dentro da lógica e do conceito de Brasil Potência, isto é, de um país inserido no rol das grandes potências econômicas, políticas e militares do planeta. Por último, a criação de uma indústria doméstica de defesa era condizente com os propósitos de promover a industrialização do país, que exigiria uma estrutura industrial bastante completa. (DEGLIESPOSTI, 2006, p.11)

Contudo, com o início da Guerra Fria, a indústria bélica brasileira pouco pôde se desenvolver face à política norte-americana de obstaculizar a transferência de tecnologia e de exportar os equipamentos de sua indústria bélica para os países do terceiro mundo. Os E.U.A. privilegiaram a exportação de seus excedentes de guerra, através do “Acordo de Assistência Militar - Brasil- E.U. A. (1952-1976).

CONCLUSÃO

Os esforços de alertar a indústria nacional da necessidade de produzir produtos militares ganharam maior vulto nas décadas de 1950 e 1960, principalmente com os estudos da ESG. No entanto, o complexo industrial-militar começou a ganhar corpo com a criação do GPMI, que pôde ser entendido a partir da sua conexão com as Forças Armadas e da sua relação com as empresas que se integraram nas funções do Estado para atender a segurança nacional.

Contudo, é necessário observar que este movimento se deu em uma conjuntura política muito específica. Nessa época, pensava-se em saídas estratégicas para o Brasil, dentro de um mundo marcado pela insegurança do “perigo vermelho” e da subversão interna. Era um momento em que os intelectuais da época se conscientizaram que algo precisava ser feito a fim de preparar o Estado e as Forças Armadas para enfrentar a ameaça do inimigo. Em tal contexto, haveria urgência para combater a subversão e enfrentar a guerra revolucionária. Tudo isso, permite compreender porque o estudo sobre mobilização nacional mereceu tanta atenção pela Escola Superior de Guerra.

Nossos estudos apontam que a natureza empresarial-militar desta aliança se explica por dois motivos: preservar a ordem capitalista interna diante de supostas ameaças comunistas e ajustar o sistema estatal à dinâmica do capitalismo mundial. A construção de um complexo industrial-militar é bem a síntese desse duplo objetivo.

A aproximação entre militares e empresários antecede ao movimento de 1964 e vários eram os canais para tal, tendo a Escola Superior de Guerra (ESG) uma função muito importante. Projetada para ser um centro de aproximação dos chamados “civis” e “militares” – divisão da sociedade

formulada a partir das forças armadas e sua doutrina –, a escola era um ambiente para entrosamento entre altos oficiais das forças militares, sobretudo o exército, com políticos e empresários de destaque, em especial os ligados ao grande capital e aparelhos privados de hegemonia.

Independente do fato que a ideologia reinante no Brasil nas décadas de 1950 e 1960, faz-se necessário notar que a Mobilização Nacional e, por conseguinte, a Mobilização Industrial são condicionantes básicos a todo e qualquer país seja qual for seu regime político e sistema econômico, que almeje preservar, em caso de ameaça externa à soberania nacional. Para que o Estado esteja em condições adequadas para enfrentar um possível conflito e para garantir, a partir de uma base formada, os meios que se fizerem necessários, é importante que, desde o tempo de paz, ele se preocupe com o preparo da Mobilização Nacional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARRUDA, Antônio de. **ESG: História de sua Doutrina**. São Paulo: GRD, 1980
- BRASIL. **Lei n. 785, de 20 de agosto de 1949**. Cria a Escola Superior de Guerra e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 30 ago. 1949.
- _____. **Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011**. Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei no 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei no 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei no 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências. In: Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 18 nov. 2011.
- DEVISATE, Antônio. Discurso proferido no Fórum Roberto Simonsen. In: **Segurança Nacional**. São Paulo: Centro e Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, 1962.
- DEGLIESPOSTI, Eduardo Henrique B. **Indústria de defesa brasileira: o setor de carros de combate Engesa**. Dissertação apresentada no Programa de Pós-Graduação em Economia da Universidade Estadual Paulista, 2006.
- DREIFUSS, René Armand. **1964: A Conquista do Estado**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1981.
- ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (Brasil). **Informações Gerais – Curso de**

Mobilização Nacional. Rio de Janeiro, 1958 (D-01-58)

- _____. **Currículo - 1958 / 3º período.** Rio de Janeiro, 1958 (D3-04-58).
- _____. **A indústria bélica e seus fundamentos.** Rio de Janeiro, 1957 (P-30-57)
- _____. **Almanaque dos diplomados da Escola Superior de Guerra: 50 anos Escola Superior de Guerra: 1949-1999.** Rio de Janeiro: ESG, 1999
- _____. **Boletim Interno Reservado n. 44, de 26 de Dezembro de 2013.** Nomeia Comissão para realizar a análise dos documentos acadêmicos sigilosos arquivados na Biblioteca da ESG. Rio de Janeiro, p. 187. 2013
- FALCÃO, Christovão Barros. **Mobilização no Campo Econômico.** Rio de Janeiro: ESG, 1959. (C3-03-59)
- FARIAS, Cordeiro de. **Diálogo com Cordeiro de Farias: meio século de combate.** Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2001.
- _____. **Palestra sobre a organização da Escola Superior de Guerra.** ESG, 1949. In: REVISTA DA ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA. Rio de Janeiro, v. 20, n. 42 jan./dez. 2003.
- FERRAZ, Francisco César Alves. **À sombra dos carvalhos: militares e civis na formação e consolidação da Escola Superior de Guerra.** Editora UEL, 1997.
- Fórum Roberto Simonsen (FIESP). **Estatuto.** São Paulo: Centro e Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, 1959.
- _____. **Segurança Nacional e Industrialização.** São Paulo: Centro e Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, 1960.
- _____. **Segurança Nacional.** São Paulo: Centro e Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, 1962.
- FONSECA, Delso. **Mobilização Industrial.** Rio de Janeiro: ESG, 1951. (A-004-1951)
- MARTINS FILHO, João Roberto. **A Influência doutrinária francesa sobre os militares brasileiros nos anos de 1960.** IN: Revista Brasileira de Ciências Sociais. Vol. 23 nº 67. Junho de 2008.
- MUNDIM, Luiz Felipe Cezar. **Juarez Távora e Golbery do Couto e Silva: Escola Superior de Guerra e a organização do Estado Brasileiro (1930-1960).** Dissertação de Mestrado em História pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade

Federal de Goiás. 157p. Disponível em: http://pos.historia.ufg.br/up/113/o/Luiz_Felipe_Mundim.pdf. Acesso em: 10/05/2016.

- PEÇANHA, Paulo Lobo. **Mobilização Industrial**. Rio de Janeiro: ESG, 1963 (C1-36-63)
- SCOLA, Andréa Carla. **Brasil - instituições e intelectuais nas décadas de 50 e 60**. XIX Encontro anual da Associação Nacional de Pós-Graduação em Ciências Sociais, 1995. Disponível em: http://www.anpocs.org/portal/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=7707&Itemid=217 Acessado em: 10/06/2016
- SILBERFELD, Jean-Claude Eduardo. **O Grupo Permanente de Mobilização Industrial da FIESP: 1964-1967**. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 1984.
- SILVA, Golbery do Couto e. **Conjuntura política nacional, o poder executivo e geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1981
- SILVA, Alfredo Américo da. **Indústria civil nacional de interesse militar**. Rio de Janeiro: ESG, 1964. (TT1-65-64)
- SVARTMAN, Eduardo Munho. **Guardiões da Nação: formação profissional, experiências compartilhadas e engajamento político dos generais de 1964**. Tese de doutorado em Ciência Política – UFRGS. 2006 Disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/7622/000549806.pdf?sequence=1> Acesso em: 10/05/2016
- TÁVORA, Juarez. **A Segurança nacional e a ESG**. Rio de Janeiro: ESG, 1954. (C-01-54)

O PODER MARÍTIMO NA SOCIEDADE DE CONTROLE: NAVIOS AUTÔNOMOS E O PESSOAL MARÍTIMO

Bruno de Seixas Carvalho¹

RESUMO

Este artigo busca suscitar reflexões sobre as novas perspectivas inauguradas pelo uso de Navios autônomos e seu impacto no fator humano como um dos constituintes do poder marítimo na obra de Geoffrey Till. Pretende-se elaborar uma análise a luz dos problemas do presente, no contexto das chamadas sociedades de controle, tal qual conceitua Gilles Deleuze.

Palavras-chave: Navios autônomos; Geoffrey Till; Gilles Deleuze.

ABSTRACT

This article seeks to think of the new perspectives inaugurated by the use Maritime Autonomous Surface Ships and their impact on the human factor as one of the constituents of sea power in the work of Geoffrey Till. It is intended to elaborate an analysis regarding the problems of the present, in the context of the so-called society of control, as Gilles Deleuze describes in his works.

Key-words: Autonomous Surface Ships; Geoffrey Till; Giles Deleuze

1. INTRODUÇÃO

Trazer a concepção do Poder marítimo para o contexto das sociedades de controle² é uma tarefa fundamental, especialmente se pretendemos entender o mundo atual através de uma perspectiva também do presente. Apesar de parecer evidente, essa constatação não é tão trivial, uma vez que a velocidade das mudanças tecnológicas intrinsecamente relacionadas às transformações sócio-econômicas é de uma intensidade tal que nos impele a resgatar modelos por vezes incongruentes à atualidade.

Nesse contexto, podemos destacar a própria relativização do papel do homem enquanto ator fundamental no meio com que se relaciona. É interessante observar que, enquanto na primeira e na

¹ Oficial da Marinha do Brasil, com bacharelado em Ciências Navais pela Escola Naval. Pós-graduando em Filosofia Contemporânea pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ) e mestrando no Programa de Pós Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) da Escola de Guerra Naval.

² Conceito difundido por Gilles Deleuze para designar o contexto social que se instaura a partir da segunda metade do século XX. Esse termo aparece, sobretudo, na obra de Willian Burroughs “The Soft Machine”, de onde o filósofo se inspira.

segunda Revolução Industrial enxergava-se uma tendência à transformação do homem em máquina em virtude da complementaridade em relação aos objetos com que se relacionava³ - e também pelo papel do homem enquanto protagonista nessa relação – na era da microeletrônica, o que vemos é o efeito o oposto: as máquinas é que se transformam em homens, pois seu papel como substituto das tarefas do ser humano e na própria forma como ele se constitui é irreversível e peremptória.

É bem verdade que esse processo não ocorreu abruptamente e também não significou uma completa substituição de um paradigma por outro. Na realidade, a possibilidade de coexistência dessas duas tendências é por si só um retrato das sociedades de controle. De todo o modo, podemos apontar a mudança nos processos produtivos como elemento chave e cujo impacto atinge também a composição do trabalho, transformando-a de uma concepção fabril e concreta para um viés empresarial e completamente imaterial.

Não podemos, contudo, enxergar esse fenômeno circunscrito somente ao trabalho. A lógica descrita alcança também o mundo político, modificando a própria concepção dos conflitos e tornando imaterial também as relações que nele se dão. É flagrante a contundência das chamadas “novas ameaças” – terroristas, hackers, traficantes e o próprio desequilíbrio ambiental – e, com a elas, a necessidade de não mais considerar a guerra como somente resultado da natureza humana, da estrutura interna dos Estados ou através do sistema anárquico internacional⁴. A dimensão cibernética da guerra já é uma realidade e a evolução tecnológica atual já nos dá subsídios para asseverar isso. Citemos, por exemplo, o malware Stuxnet, cuja intenção de atacar a rede do programa nuclear iraniano arrastou resultados também em outros estados como a Arzabaijão, Índia, Indonésia e Paquistão. Além disso, apesar de sua ameaça catastrófica, os milhões de dólares gastos pelos Estados Unidos da América (EUA) em pesquisa não conseguiram identificar sua fonte e sua nacionalidade⁵.

No que diz respeito ao poder marítimo, essa transformação é essencial, uma vez que se relaciona diretamente à supremacia geopolítica que o mar representa: meio de recurso, de transporte, de informação e de domínio⁶. A existência e a ameaça desses novos inimigos requerem medidas específicas para enfrentá-los, de modo que a ação humana pode encontrar limitações. Basta

3 A referência clássica a essa questão pode ser encontrada no filme de Charles Chaplin “Tempos Modernos”. Em determinado momento, o protagonista torna-se tão automatizado em relação à função que executa, que entra no meio do maquinário e seu corpo torna-se também uma engrenagem daquele maquinário. Ou seja, é o ser humano complementando a máquina e funcionando como uma de suas engrenagens. Mas ainda assim, nota-se a o protagonismo do homem nesse processo.

4 Ver WALTZ, Kenneth. *Man, the state and war: a theoretical analysis*. Nova Iorque: Columbia University Press, 2001.

5 VALERIANO, Brandon e MANESS, Ryan. *The coming Cyberpeace: The normative Argument Against Cyberwarfare*. In <<https://www.foreignaffairs.com/articles/2015-05-13/coming-cyberpeace>> acessado em 26/07/2018 às 20:48.

6 TILL, Geoffrey. *Sea Power: a guide for the twenty-first century*. Londres: Routledge, 2013, p. 6.

pensarmos na necessidade de contínua monitoração da vasta área que é o oceano e na importância de um processamento de dados eficiente para lidar com essa nova dimensão cibernética da guerra, afinal, tudo é passível de se tornar um dado. Daí a centralidade dos Navios autônomos⁷.

O que se percebe, então, é a necessidade de reformulação das teorias do poder marítimo, pois se considerarmos o ser humano como elemento crucial na sua constituição, então veremos que os Navios autônomos, enquanto ameaça a seu papel clássico de agente fundamental, precisam ser trazidos para a discussão. Dessa forma, esse artigo destina-se a examinar as condições sócio-políticas que favoreceram a concepção desse equipamento e seu uso, com o objetivo de comprovar que a teoria do poder marítimo atual ainda não dá conta de tal fenômeno. Utilizaremos como referência o pensamento de Geoffrey Till, sobretudo no que diz respeito aos elementos constituintes do poder marítimo. Partiremos do pressuposto que sua obra é a que mais se coaduna com as necessidades do presente, por claramente atentar para o cenário globalizado atual e discutir o poder marítimo sob um viés sistêmico.

Visando esclarecer o contexto das sociedades de controle, ressaltar sua atualidade e nele inserir a existência dos autônomos, abordaremos o processo que leva até o seu surgimento, destacando rapidamente as características do modelo anterior, as chamadas sociedades disciplinares. A seguir, demonstraremos como a origem das “novas ameaças” relaciona-se frontalmente com as sociedades de controle e como essa questão induz uma influência decisiva no poder marítimo. Sobre a obra de Till, veremos que o constituinte do poder marítimo que mais diz respeito ao papel do homem, o pessoal marítimo, requer também uma reformulação por não se dar conta da realidade que os Navios autônomos representam.

2. AS SOCIEDADES DE CONTROLE E O TRABALHO IMATERIAL

O momento em que vivemos pauta-se por um modelo produtivo tipicamente pós-fordista, marcado pela imaterialidade do trabalho, momento esse precisamente caracterizado por Gilles Deleuze em seu *Pos scriptum* sobre a sociedade de controle⁸. Contudo, não podemos compreender a

⁷ A International Maritime Organization (IMO) ainda não erigiu um conceito sedimentado no que seria exatamente esse tipo de embarcação. Entretanto, o termo genérico que abrange todos os graus de automatismo de denomina-se *Maritime Autonomous Surface Ships* (MASS). Para fins deste artigo, consideraremos Navios autônomos como aqueles capazes de tomar decisões por conta própria, sem a interferência humana em qualquer parte do processo. Ressaltamos que essa tecnologia já existe e, de uma forma geral, além da capacidade de manobra autônoma é freqüente seu uso para coleta de vídeo. Ver < <https://www.reuters.com/article/us-usa-military-robot-ship/u-s-military-christens-self-driving-sea-hunter-warship-idUSKCN0X42I4> > acessado em 26/06/2018 às 20:50.

⁸ DELEUZE, Gilles. *Conversações*. São Paulo: Editora 34, 2013.

peculiaridade desta questão sem antes debruçarmo-nos sobre as condições que a antecedem, ou seja, é preciso entender as sociedades de controle dentro de um processo que se torna consistente a partir da reorganização da sociedade disciplinar⁹. Só assim deixaremos claro o contexto em que os autônomos se inserem, para então entender como eles impactam o papel do homem no que diz respeito ao poder marítimo. Consideraremos que a mudança dos modos de produção opera como força motriz desse processo, razão pela qual a abordaremos resumidamente.

2.1 Sociedades disciplinares como parte do pacote.

Dessa forma, junto com ápice tecnológico característico do fim do século XIX, ressalta-se igualmente a reformulação de uma relação homem-objeto bastante característica do capitalismo industrial. O que Foucault denomina por disciplina consiste em uma particular individualização do sujeito, fixando-o no espaço no intuito de extrair-lhe o máximo de utilidade possível: concentrá-lo; distribuí-lo funcionalmente; organizar seu tempo a partir de horários minuciosamente verificáveis; controlar seus atos desde sua gênese e compô-los no espaço-tempo visando a produzir mais do que a soma do que cada um faria¹⁰. Podemos enxergar essas características no regime de funcionamento de uma fábrica tipicamente fordista, onde o corpo do funcionário era essencialmente necessário, uma vez que, singularizado pelas suas características individuais, ele mesmo era como que uma ferramenta intrinsecamente associada à linha de montagem e a própria fábrica era o espaço limitado onde o trabalho era materialmente produzido.

Conforme destaca Deleuze, a partir da segunda metade do século XX vemos uma transformação desse paradigma e isso resulta em uma mudança na composição do trabalho para um regime pós-fordista. Assim, da produção fabril de longa escala, pautada pela solidez de uma única tarefa básica e um emprego de longo prazo, passa-se à flexibilidade, à mobilidade e à precariedade imperantes na empregabilidade empresarial. Em outras palavras, para além de possuir seu emprego na fábrica, o homem para ser empregável precisará estar apto a desempenhar diversas tarefas, adaptar-se a um contrato de trabalho facilmente abreviável e estar continuamente disponível, pronto para ser contatado¹¹. Da mesma forma, sua produção não mais acontecerá no âmbito concreto daquilo que

9 FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir: o nascimento da prisão*. 37a Edição. Trad. Raquel Ramallete. Rio de Janeiro: Vozes, 2009.

10 DELEUZE, op. cit.

11 HARDT, Michael; NEGRI, Antonio. *Multitude: War and Democracy in the Age of Empire*. Estados Unidos: Penguin Books, 2004.

uma indústria fabrica, mas sim, na necessidade infindável de ativos intangíveis ou na imaterialidade de um trabalho suscitador de modos de vida (marcas, comerciais, valores...). A evolução ultrarrápida da tecnologia entra como um catalisador desse processo, possibilitando a penetração do trabalho em diversos espaços e durante momentos que não mais se resumem a área da empresa ou ao período em que lá se trabalha. Da mesma maneira, o trabalho não mais se concentra na fábrica, e o emprego vira um processo infindável.

2.2 Vida e trabalho

Com isso, o que se verifica é a própria vida imiscuída no trabalho e vice-versa, de modo que não mais se pode moldar a individualidade do sujeito na fábrica para extrair-lhe utilidade. Agora esse intento é um processo aberto, de modo que é preciso controlar o trabalhador na medida em que ele exercita sua liberdade de escolha, ou seja, *modular* seu modo de vida pulverizando o trabalho nos diversos espaços que ele mesmo vai querer ocupar, seja um espaço físico ou cibernético. É dessa forma que a mobilidade e a flexibilidade são potencializadas sobejamente e o resultado será a consistência de uma zona cinzenta no que seria a fronteira entre o “eu” físico e o “eu” virtual, afinal, ambos se implicam e operam acoplados a uma série de dados. Importante perceber que tal acontecimento é inerente à própria existência do sujeito, que precisa adaptar-se a isso para sobreviver e trabalhar.

O que podemos admitir, portanto, é que a forma de produção modifica a própria maneira como o homem se enxerga, onde o trabalho é tão imaterial quanto as condições de produzi-lo. Nesse sentido, é justamente no desejo de espalhamento do sujeito pelas dimensões cibernéticas de que participa – Deleuze denomina esse processo como uma quebra da individualização, ou seja, uma *dividualização* – e a total incapacidade de existência fora delas, que opera a sociedade de controle. Ressaltamos que não há que se falar em uma sucessão de modelos de sociedades, onde a disciplinar sairia de cena para entrar a de controle. O que ocorre, em verdade, é uma coexistência de ambas, com esta última reformulando a primeira para que opere em seu novo regime.

3. NAVIOS AUTÔNOMOS, SOCIEDADE E CONFLITO.

Assim, pudemos perceber como a relação do homem com ele mesmo e, por conseguinte, com o ambiente que o cerca, modifica-se no contexto das sociedades de controle. Se, fruto das mudanças nos modos de produção e consequente imaterialização do trabalho, o sujeito é cada vez mais dividido

e espalhado em uma dimensão cibernética a partir de todos os lugares onde passa, é porque cada vez mais sua mobilidade e flexibilidade são requeridas. Nesse sentido, podemos considerar os autônomos como instrumentos correlatos dessas novas práticas, uma vez que se trata de um eficiente agenciador desses dados.

No que diz respeito ao poder marítimo, sua influência é fundamental. Primeiramente, conforme destaca Geoffrey Till, é de suma importância atentar para a abrangência do mar como um sistema cíclico: o comércio marítimo destina-se à descoberta de recursos que, por sua vez, precisam ser protegidos por uma Marinha forte e só assim será possível obter uma supremacia marítima que então procurará fortalecer o comércio marítimo e assim o ciclo recomeça.¹² Nesse escopo, o que se torna característico nos dias de hoje como percalço a tal sistema são as chamadas “novas ameaças” (terrorismo, tráfico de drogas, ameaças ambientais). Sua grande peculiaridade é a flagrante mudança na natureza dos conflitos. Com efeito, a necessária imaterialidade de que são dotadas provoca uma subversão à noção tradicional de espaço-tempo, uma vez que não há teatro de operações onde se possa combater um conceito e tampouco há limite para travar essa batalha – a guerra contra o terror já dura quase 20 anos e sem perspectiva de acabar. Ademais, até a mobilização de alianças torna-se diferente, ultrapassa a soberania dos Estados e atinge um plano de abstração curioso: podemos conclamar a humanidade para lutar a guerra contra as drogas¹³.

É inegável assumir o advento dessas novas ameaças dentro do contexto das sociedades de controle, cuja lógica atravessa os modos de produção imateriais e atinge o corpo social como um todo, produzindo inclusive esses inimigos imateriais. Fica claro, por exemplo, que a própria noção de paz se encontra em frangalhos, de tal maneira que a absolutização perpétua desse conceito torna-se cada vez mais metafísica e inalcançável. No lugar, fala-se em graus de pacificidade e, da mesma forma, de graus de conflitos: modulações. Pode-se argumentar que o papel das marinhas também precisa mudar, tendo em vista um necessário rearranjo do cenário internacional em torno de um viés mais cooperativo. Assim, poderíamos destacar cinco funções fundamentais: controle marítimo, operações expedicionárias, operações de estabilidade e apoio humanitário, manter a boa ordem no mar e prover diplomacia naval cooperativa¹⁴.

Convém ressaltar a reformulação do conceito de controle marítimo que o autor destaca.

12 TILL, op. cit., p. 17.

13 Ver HARDT Michael; NEGRI Antonio. *Op cit.*

14 TILL, Geoffrey *Op cit.* Pag 35.

Segundo Till, em termos genéricos, tal conceito significa usar o mar de acordo com qualquer propósito que estabeleça o poder que o controla. Só que nos tempos de hoje os propósitos mudaram e não se limitam a uma grandiosa oposição a esquadras oceânicas, mas, por outro lado, requerem marinhas capazes de operar próximas ao litoral¹⁵. Em verdade, o novo papel a elas atribuído requer um grau de mobilidade e flexibilidade que talvez uma tripulação puramente humana não consiga prover. Ora, se estamos diante de inimigos sem corpos (as “novas ameaças”), por que não os enfrentar de forma efetiva também com instrumentos sem corpos?

Dessa maneira, se por um lado tais ameaças reformulam o conceito de conflito por subverter-lhe a lógica tradicional do espaço-tempo, por outro, não escapam de sua própria condição de inimigo imaterial, podendo existir no espaço cibernético. Isso significa a premente necessidade de uma forma de combate através da vigilância e do monitoramento contínuos, o que, de saída, já escapa do domínio humano. Queremos dizer com isso que, apesar de o conceito de terrorista ser anônimo, por exemplo, o indivíduo que é um terrorista não o é. Inclusive sua própria existência não escapa de uma dividação constante em suas compras no cartão de crédito, em seu email, sua conta em alguma possível rede social, na filmagem onde aparece, e conseqüentemente, nos seus hábitos, amizades, lugares que frequenta e etc. Em verdade é o agenciamento de todos esses dados que expressam o que é o terror. Assim, o seu espalhamento pelos inúmeros instrumentos tecnológicos é que deverá servir de subsídio para seu enfrentamento. Mas esse combate precisará ser no nível de uma inteligência artificial, um algoritmo, capaz de trabalhar e filtrar esses dados pulverizados. Tal empreitada só será mais efetiva quanto menos humanizada for, e por isso a atualidade dos Navios autônomos. Obviamente não estamos considerando a total desnecessidade de uma marinha convencional, o que se quer é destacar uma nova tendência efetivamente alinhada com os desafios a que a elas se impõe.

Evidentemente que uma série de questões pode ser levantada a esse respeito, principalmente no que diz respeito aos aspectos legais, morais e sobre as regras de engajamento. Entretanto, ao que interessa este trabalho, importa destacar o quanto o caráter incorpóreo dos Navios autônomos enquanto necessidade estratégica para combater essas novas ameaças, naturalmente força uma nova concepção sobre a teoria do poder marítimo, sobretudo no que tange ao papel do homem nesse meio.

4. OS CONSTITUINTES DO PODER MARÍTIMO

A grande atualidade da obra de Geoffrey Till em lidar com as questões do poder marítimo

¹⁵ Op cit. Pag 36.

diz respeito a sua perspectiva tipicamente sistêmica, ou seja, levando em consideração a pluralidade e interconexões reflexivas que o tema desencadeia. Abordagem deveras ressoante ao conceito de Deleuze sobre as sociedades de controle. Nesse sentido, ao tratar dos constituintes do poder marítimo, fica clara sua cautela em não os circunscrever como partes independentes, mas sim como um amálgama de atributos difíceis de separar. Além disso, aponta uma tendência de relativização do papel do Estado como centro inexorável das próprias relações que lhe dizem respeito, alertando para a consideração do contexto estratégico onde se insere. Com isso, identifica seis elementos que influenciam diretamente o esforço de um país em se tornar uma potência no mar: Geografia marítima, recursos, economia marítima, tecnologia, outros meios e população, sociedade e governo. Levando em conta o nosso objeto neste artigo, destacaremos este último elemento como fonte de análise.

Como vimos, um dos traços marcantes das sociedades de controle é a mudança dos modos de produção. Entretanto, considerar como uma das conseqüências dessa mudança uma reformulação do papel do Estado, não significa eliminar seu papel por completo. Por isso, concordamos com Till ao considerar que uma marinha forte depende de um estado de forte também. Convém destacar que não significa desconsiderar o sistema democrático, mas sim, caracterizar a robustez estatal materializada em um governo bem articulado internamente, dotado de uma notável estabilidade política. Em verdade, a busca desse objetivo reafirma a importância de uma democracia, na medida em que permite a transparência capaz de dirimir a corrupção. Isso se relaciona diretamente com a marinha enquanto organização complexa e sofisticada, dependente de decisões eficientes e de recursos bem alocados.¹⁶

Um dos benefícios de governos bem articulados, segundo Till, é a capacidade de prover a necessidade essencial de qualquer marinha: as pessoas. Entretanto, para que se consiga captá-las e inseri-las no ambiente marítimo, é preciso um cuidado especial. O que se nota, contudo, é uma desvalorização da vida no mar, sobretudo pelo sacrifício que requer aos marinheiros em permanecerem distante de seus lares por um longo período. Importante destacar que apesar de todas as mudanças tecnológicas ao longo da história da construção naval, nenhuma conseguiu abreviar esse traço. De todo modo, se retomarmos a questão dos Navios autônomos, podemos perceber que esse fator talvez seja um dos principais limitadores de uma marinha operando contra as chamadas “novas ameaças”.

É bem verdade que Till reconhece a diminuição da tripulação dos navios fruto do avanço tecnológico e, da mesma forma, a conseqüente incapacidade de alguns Estados em especializar sua

¹⁶ TILL, op. cit., 90

população a ponto de dar conta dessa exigência técnica. Além disso, admite que seja raro nos dias de hoje encontrar pessoal dotado da afinidade necessária com a função marítima, sobretudo com qualidades como capacidade analítica, disciplina e comprometimento. De uma forma geral, seu principal argumento a favor desse constituinte do poder marítimo gira em torno de uma valorização da tripulação dos navios, reformulando seu estilo de vida de modo a torná-lo agradável e bem remunerado. A função do governo seria então fundamental nessa empreitada, especialmente se fortalecer politicamente a classe.

Podemos então perceber como o advento dos Navios autônomos mudaria tal característica. Uma das conseqüências possíveis seria a própria reconfiguração do que seria a vida embarcada. Simplesmente favorecê-la, como defende Till, não caberia mais, ao menos não do ponto de vista tradicional. A desnecessidade, inclusive estratégica como vimos, do homem a bordo torna sua função mais importante justamente em terra, de modo que isso, por si só, é capaz de dar outro significado a própria natureza da vida embarcada. Talvez seja importante perceber o marinheiro não tanto como operador ou coletor de dados de inteligência de possíveis “novas ameaças”, mas como fator decisório no sentido de como e para que utilizar esses. O que podemos depreender das sociedades de controle é que a informação é incapaz de ser aprisionada, pois como ela se encontra em todos os lugares, é preciso saber filtrar a melhor forma de aplicá-las, ou seja, dada imensa quantidade de ruído, é vital que se saiba modulá-la.

Da forma como Till coloca, caso se atinja as condições expostas, ter-se-ia um pessoal marítimo deveras fortalecido, o que, é claro, recobre-se de importância e evidentemente seria benéfico. Todavia, isso não daria conta dos problemas do presente. A grande questão talvez diga respeito ao caráter que transborda a pessoalidade marítima. Ou seja, diante da tendência para uma “guerra sem corpos”, como substituir a experiência do combate tipicamente humana e retransmiti-la para um algoritmo? Ou, mais ainda, será que a dimensão cibernética da guerra ainda dará espaço para engajamentos reais? Essas e mais perguntas demonstram a necessidade imperiosa de rediscutir a teoria do poder marítimo.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nota-se a importância em vislumbrar a evolução tecnológica em correlata articulação com sua dimensão política e estratégica. O advento das sociedades de controle não pode ser entendido como um fenômeno abstrato, relativo somente a uma dinâmica econômica específica e relativa aos modos

de produção. Vemos na atual sistemática da imaterialidade do trabalho apenas um ponto terminal de sua lógica, mas, em verdade, a pujança de seus efeitos atravessa todo o corpo social, preparando as condições de possibilidade para a efetiva utilização dos Navios autônomos.

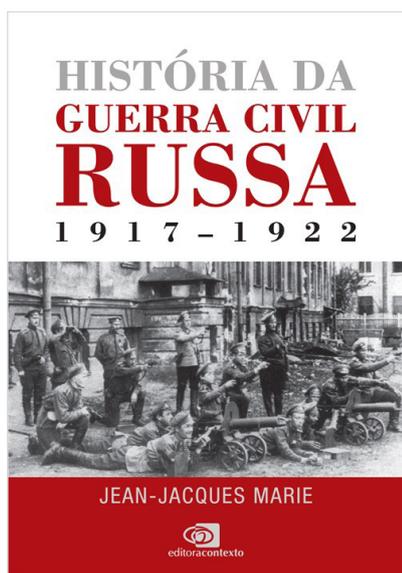
Nesse sentido, além da mudança da própria concepção do conflito, surgem as chamadas “novas ameaças”, tão imateriais quanto o trabalho. Para enfrentá-las é necessária uma postura capaz de dar conta de sua existência conceitual, algo que não escape, porém, da dimensão cibernética da guerra. Trazendo para o âmbito do poder marítimo, vemos que essa questão poderá despertar uma vulnerabilidade flagrante, caso não se utilize de um sistema de monitoramento dotado da mobilidade e flexibilidade adequadas. Assim, ressaltamos a preponderância do uso de Navios autônomos enquanto instrumento passível de ser utilizado de forma efetiva.

Entretanto, dada as peculiaridades do ambiente marítimo, uma mudança em sua teoria precisa ser verificada. Vemos em Geoffrey Till, um expoente nessa empreitada, porém, ao identificar os constituintes do poder marítimo, parece não se alertar para o elemento que mais se transformou em todo esse processo: o homem. Assim, quando fala do Pessoal Marítimo, considera crucial, por exemplo, a valorização profissional dos marinheiros, porém – tal qual a concepção de conflito – o próprio significado de marinheiro e de sua vida embarcada sinaliza para uma transformação peremptória.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. 8a. Edição. São Paulo: Paz e Terra, 1999
- DELEUZE, Gilles. *Conversações*. São Paulo: Editora 34, 2013
- FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir: o nascimento da prisão*. 37a Edição. Trad. Raquel Ramalhete. Rio de Janeiro: Vozes, 2009.
- HARDT, Michael; NEGRI, Antonio. *Multitude: War and Democracy in the Age of Empire*. Estados Unidos: Penguin books, 2004
- TILL, Geoffrey. *Sea Power: a guide for the twenty-first century*. Londres: Routledge, 2013
- WALTZ, Kenneth. *Man, the state and war: a theoretical analysis*. Nova Iorque: Columbia University Press, 2001.

Livro em Destaque



HISTÓRIA DA GUERRA CIVIL RUSSA 1917-1922

Publicada originalmente na França em 2005, trata-se de uma das poucas obras traduzidas em português sobre um conflito cuja compreensão é essencial para entender o processo de construção do Estado Soviético. Escrito por um dos maiores especialistas em História da URSS e biógrafo dos seus principais personagens (Stalin, Lenin e Trotsky), o livro apresenta uma narrativa fluida e relativamente equilibrada - considerando o perfil militante do autor - da guerra civil que abalou a Rússia, dividiu sua população, moldou a construção da URSS e contou com a participação direta e indireta de várias potências estrangeiras.

Além dos seus doze capítulos, o livro também apresenta mapas, fotografias, uma cronologia dos acontecimentos, além de uma breve biografia dos “atores principais” e um glossário dos principais grupos movimentos e instituições envolvidos no conflito

[Leia um trecho da obra disponível no site da própria editora.](#)

FICHA TÉCNICA

Editora Contexto.

ISBN 978-85-520-0019-8

Formato 16x23

Peso 0.398 kg

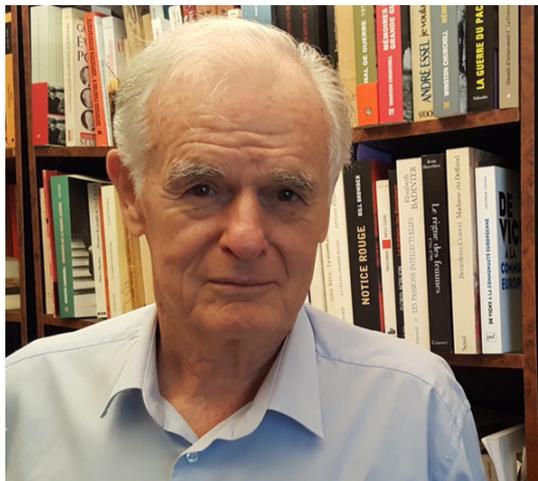
Acabamento Brochura

Páginas 272

Tradutor: Janyne Martini, Patrícia Reuillard

Preço Médio: R\$ 45,00

O AUTOR



Nascido em 1937, Jean-Jacques Marie é um dos maiores especialistas franceses em URSS e em comunismo, com diversas obras publicadas. Formado em Letras Clássicas e em História, também se diplomou em russo no Institut National des Langues et Civilisations Orientales (Universidade Sorbonne Paris Cité). Marxista de linha trotskista e ex-integrante de organizações comunistas internacionalistas, colabora regularmente com as revistas L'Histoire e La quinzaine littéraire.





Revista Brasileira de
**História
Militar**

A Revista Brasileira de História Militar é uma publicação eletrônica, independente, com periodicidade semestral, destinada à divulgação de artigos de historiografia militar, produzidos por pesquisadores brasileiros ou estrangeiros, elaborados dentro dos padrões de produção científica reconhecidos pelos meios acadêmicos. Destina-se também a publicação de trabalhos de pesquisa e de metodologia, além da divulgação de eventos acadêmicos, desde que relacionados à História Militar e aprovados por seu conselho editorial.

