

Chaminés do progresso da construção naval: 1937-1945

Fernando Ribas De Martini¹

Em 8 de julho de 1941, em meio a uma multidão reunida no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (AMIC), na região central do Rio de Janeiro, um fotógrafo decidiu apontar sua câmera para o lado contrário ao foco das atenções. Naquela tarde, capturou uma perspectiva rara nas diversas imagens arquivadas de lançamentos de navios de guerra por aquele arsenal: a do público, que não tirava os olhos do novo navio que flutuava pela primeira vez, já fora do enquadramento que reproduzimos abaixo (Figura 1). Eram mais de 20 mil pessoas, segundo as memórias do vice-almirante Júlio Regis Bittencourt, então diretor do AMIC, e que formavam uma “massa de gente feliz, alegre, passeando pelo Arsenal com mostras de admiração e carinho” (BITTENCOURT, 2005: 210). Presente à cerimônia, o presidente da República naqueles anos do Estado Novo (1937-45), Getúlio Vargas, chegou a destacar em seu diário pessoal que o lançamento do navio, o contratorpedeiro *Greenhalgh*, deu-se “com grande vibração cívica.” (VARGAS, 1995, v.2: 405). E, como veremos, produzir esse tipo de vibração era justamente um dos objetivos de cerimônias como aquela.



¹ Universidade de São Paulo – mestre em História Social, doutorando em História Econômica

Anais eletrônicos do 15º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia Florianópolis, Santa Catarina, 16 a 18 de novembro de 2016

Figura 1: lançamento do contratorpedeiro Greenhalgh em 8 de julho de 1941 – Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), pasta AMIC 1940-41, foto 046170.

Voltaremos daqui a pouco a abordar esta imagem e outras mais. Antes, é preciso adentrar alguns aspectos formais e metodológicos deste trabalho e de suas fontes, começando pelo seu objeto: o artigo trata da atividade de construção de navios de guerra no Brasil, entre a segunda metade da década de 1930 e a primeira do decênio seguinte. Período que, no âmbito internacional, engloba toda a duração da Segunda Guerra Mundial e, na política interna brasileira, o Estado Novo. Em especial, focaremos celebrações de marcos importantes da construção desses navios, vistos aqui como símbolos do progresso material e tecnológico da sociedade brasileira da época. Estes marcos celebrados são os batimentos de quilha (início oficial da construção), os lançamentos ao mar (quando o casco do navio ainda incompleto é posto a flutuar) e as incorporações (quando o navio completo inicia suas operações), em sua maior parte presenciados por um grande público e pela imprensa, e também divulgados em peças de propaganda do Estado Novo, algumas das quais também veremos aqui.

Por um lado, temos um objeto de estudo ligado a uma vistosa atividade industrial, de interesse para a História da Ciência e da Tecnologia e, especialmente, para a interpretação de uma ideia de progresso na época abordada. Por outro, temos também objetos de fato, físicos, produtos tecnológicos da cultura material daquela sociedade, os navios. Objetos que, por sua vez, deixaram resquícios também materiais relacionados à sua produção, e que são utilizados aqui como fontes primárias: fotografias selecionadas entre centenas que documentaram as fases das construções. Especificamente, este trabalho analisa fotografias de algumas dessas etapas e, em especial, dos lançamentos ao mar dos navios que representavam o esforço principal de renovação da frota da Marinha do Brasil naquele período, os contratorpedeiros.

Cabe aqui um parêntesis para familiarizar o leitor que não seja versado em história naval ou classes de navios de guerra: os chamados contratorpedeiros, na época, eram belonaves de porte entre leve e médio (normalmente entre 1.500 e 2.000 toneladas de deslocamento) na composição das esquadras, nas quais cumpriam um papel de “pau para toda obra”: proteção de unidades maiores como cruzadores e encouraçados contra ataques de contratorpedeiros inimigos, empregando seus canhões de médio calibre; ataques velozes à frota adversária, em especial com emprego de torpedos; guerra antissubmarino, com uso de bombas de profundidade; defesa contra ataques de aeronaves, empregando seus canhões e metralhadoras,

entre outras missões. Veremos logo mais por que a construção desses navios era prioritária no reequipamento da Marinha do Brasil, sendo o *Greenhalgh* o terceiro de uma classe de três contratorpedeiros de projeto norte-americano cuja construção no AMIC começara em maio de 1937, em cerimônia de batimento de quilha que contou com a participação de Vargas (REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA, 1937: 1168). Voltemos às fotografias.

A imagem que abriu este artigo, e outras que mostraremos mais à frente, foram realizadas de modo sistemático pelo AMIC. O Arsenal possuía um serviço fotográfico próprio desde meados da década de 1930, provendo material para a confecção de álbuns históricos e informativos, inicialmente sobre as obras de construção das próprias instalações do AMIC, conforme relatório de suas atividades de 1934 (BRASIL, 1935: 58-59), assim como de suas atividades de reparo e construção naval. Esse acervo fotográfico era organizado num serviço próprio de arquivo, e a finalidade de documentar os processos construtivos era combinada à captura de cenas que mostravam ângulos bastante privilegiados das obras, tanto de engenharia civil quanto naval, contando também uma história de progresso e servindo para a propaganda, como veremos mais à frente. Para o historiador, a pesquisa e a análise desse acervo de imagens, em boa parte preservado pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), ajuda a levantar questões.

A primeira questão, e que serviu de inspiração ao título do trabalho, surgiu da percepção de uma curiosa “maquiagem” feita em alguns desses contratorpedeiros quando de seus lançamentos: a instalação de chaminés provisórias (cujas imagens veremos no final do artigo), que logo após as cerimônias eram retiradas para permitir o prosseguimento da construção. A percepção pelo historiador desse artifício, possível apenas pela análise metódica e comparativa das imagens em seu conjunto, abre caminho para questões relacionadas à ideia de progresso que se buscava transmitir àquela sociedade, relacionadas a uma atividade industrial de grande porte realizada em plena capital da República, e voltada para a renovação do poder bélico do país antes e durante o grande conflito do Século XX. São elas: por que se julgaria importante fazer uma “maquiagem” em alguns dos navios? O que isso tem a dizer sobre a importância de cerimônias de lançamento, no contexto da guerra em curso e do esforço de reaparelhamento naval brasileiro, e no contexto da própria ideia de industrialização do país, que era cara ao regime político da época? Tanto o levantamento das questões quanto a busca das possíveis respostas passam, neste artigo, pela própria forma de analisar essas

Anais eletrônicos do 15º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia
Florianópolis, Santa Catarina, 16 a 18 de novembro de 2016

fontes primárias da cultura material, as fotografias, que mostraremos ao mesmo tempo em que encaminharemos o texto. É hora de voltar à Figura 1, da primeira página.

Entre as duas grandes massas de pessoas, civis e militares, a fotografia mostra o espaço vazio da carreira de construção de onde acabara de deslizar o contratorpedeiro *Greenhalgh*. Parte daquela área estava antes ocupada por seus dois predecessores, batizados *Marcílio Dias* (lançado em 20/7/1940) e *Mariz e Barros* (lançado em 10/1/1941) e cujos nomes homenageavam, como o *Greenhalgh*, três heróis da Marinha do Brasil na Guerra do Paraguai (1864-70). No canto direito da imagem, pode-se ver que um pedaço do espaço vago pelos lançamentos anteriores já está ocupado por uma nova obra, destacando-se uma antepara (“parede” estanque, da estrutura transversal de um casco) de outro navio em construção. Trata-se da classe seguinte de contratorpedeiros construídos pelo AMIC, que será abordada à frente neste artigo. Estamos mostrando, assim, um estabelecimento industrial em plena atividade, lançando o último navio de uma série ao mesmo tempo em que já prepara a seguinte. E a imagem dá pistas o porte das instalações: atrás da mencionada antepara, porém mais ao fundo, vê-se um grande guindaste sobre o qual algumas pessoas se instalaram, e cujos tamanhos diminutos, a esta distância, dão ideia da dimensão do Arsenal. Uma dessas pessoas certamente é outro dos fotógrafos incumbidos de registrar o lançamento, e que capturou momentos antes a cena abaixo (Figura 2).



Anais eletrônicos do 15º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia Florianópolis, Santa Catarina, 16 a 18 de novembro de 2016

Figura 2: lançamento do contratorpedeiro *Greenhalgh* em 8 de julho de 1941 – DPHDM, pasta AMIC 1940-41, foto 046174.

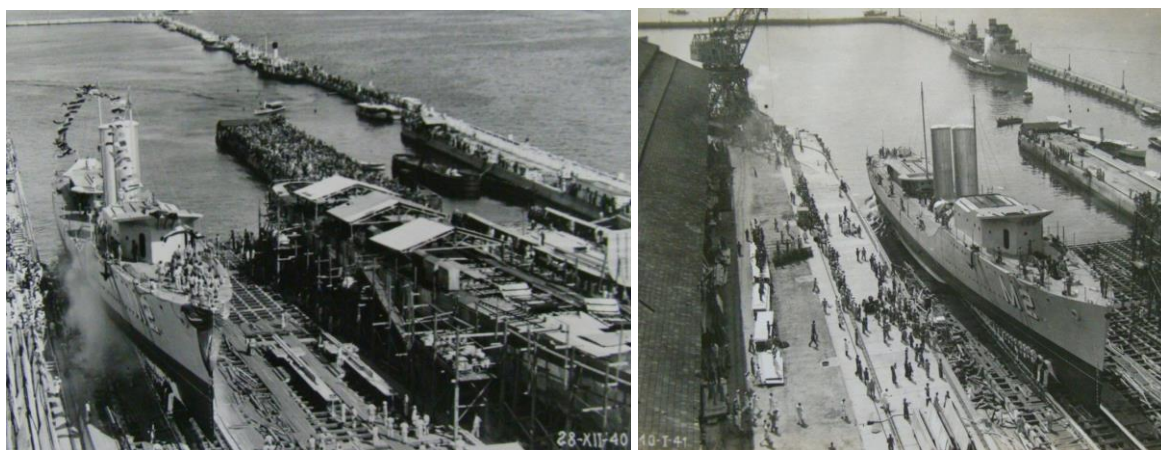
O ângulo desta foto só é possível do alto do guindaste visto na Figura 1, de onde se capturou um panorama que inclui tanto o contratorpedeiro prestes a ser lançado ao mar, embandeirado para a ocasião, quanto outros cascos em obras e navios já incorporados, ao fundo. Na chamada Carreira Grande ou Carreira 1 do AMIC, onde está o *Greenhalgh*, vemos anteparas de outros dois cascos de contratorpedeiros em construção (e numa delas foi aplicada a data da fotografia), sendo que no mais próximo à água é possível ver parte da quilha, a “espinha dorsal” da estrutura (NEWTON, 1941: 52) onde as anteparas são instaladas. Junto a essas obras, no piso da carreira, vemos diversas chapas de aço e, um pouco mais próximas ao casco do *Greenhalgh*, duas estruturas semelhantes entre si e que são partes das quilhas de outros dois navios, cujas construções ganharão ritmo assim que ocuparem o espaço vago pelo lançamento daquela ocasião. À esquerda na imagem está a multidão que incluía o fotógrafo responsável pelo enquadramento da Figura 1. Outro grande grupo de pessoas está na arquibancada coberta instalada ao lado do contratorpedeiro embandeirado, na área elevada que separa a Carreira 1 da Carreira 2, menor, com outros dois cascos em construção.

O enquadramento buscado pelo fotógrafo, que teve o trabalho de subir no guindaste, evidencia a proa afilada do navio, suas formas esguias e a alta chaminé, que transmitem a ideia de potência e velocidade. Além disso, estão deliberadamente enquadrados outros navios já construídos pelo AMIC, ao fundo (dos quais falaremos logo mais), cuja presença naquele local visível pelo público e pelos fotógrafos leva à conclusão óbvia de não estarem presentes ali por acidente, e sim com o propósito de formarem um conjunto com o novo navio sendo lançado e com as obras de outros cascos à volta. Tal qual fotografia do lançamento do primeiro contratorpedeiro desta classe (o *Marcílio Dias*), que foi analisada em trabalho apresentado por este autor no 13º SNHCT (MARTINI, 2012: 10-15), esse conjunto forma uma narrativa de progresso industrial, em que o navio do lançamento representa o presente, as obras à sua volta o futuro, e as embarcações já construídas ao fundo, o passado (assim como, inversamente, as obras podem simbolizar o estágio passado do navio em lançamento, e os outros ao fundo, já incorporados, o seu futuro em breve). A sociedade pode presenciar o ato e sua narrativa de progresso, seja naquele momento ou em sua representação, por meio da foto, suporte material para reconstruir essa memória nos anos e décadas seguintes.

Anais eletrônicos do 15º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia
Florianópolis, Santa Catarina, 16 a 18 de novembro de 2016

Nesta interpretação da imagem, estamos buscando ir além dos textos, entendendo que estes não bastam como única fonte, como já propunha Marc Bloch em sua *Introdução à História* (BLOCH, 1997: 115). Também temos como objetivo entender porque tanto o objeto material em si (navio) quanto a imagem desse marco em sua construção (a fotografia do lançamento), são coisas que “importam” a essa sociedade (e até que ponto vai essa importância), caminho interpretativo considerado fundamental pelo historiador da cultura material Daniel Miller, tanto que este o evidencia em seu jogo de palavras entre materialidade e importância, combinados na palavra inglesa “matter” (MILLER, 1988: 3). Procuramos partir da imagem para encaminhar respostas tanto em fontes textuais quanto iconográficas, invertendo o caminho talvez mais fácil ou convencional (de começar pelos textos e empregar a iconografia apenas como prova adicional), e assim também levantar novas questões, a partir do que é possível apreender da materialidade e importância de um objeto a partir de seus resquícios, evidências materiais presentes de eventos históricos (JONES, 2007: 3).

As duas imagens seguintes (Figuras 3 e 4), vistas em conjunto com as duas anteriores, ajudarão o leitor a entender melhor tanto esse caminho interpretativo / metodológico quanto perceber o quanto “importavam” a esta sociedade os navios e os suportes de memória (fotos) de seus marcos construtivos.



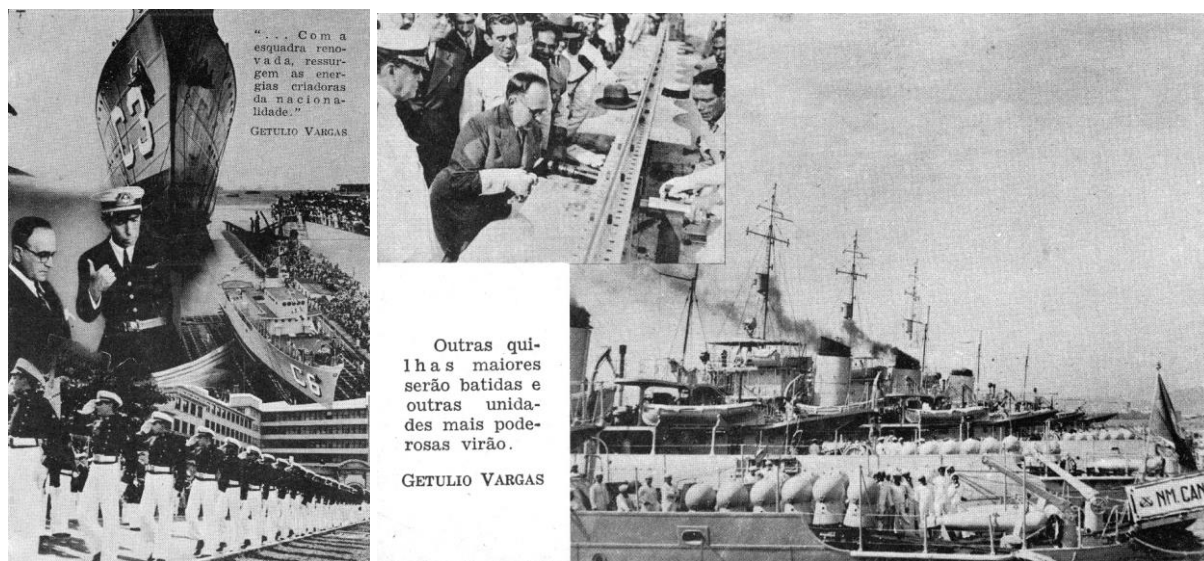
Figuras 3 e 4 (da esquerda para a direita): tentativa de lançamento do contratorpedeiro Mariz e Barros em 28/12/1940 e lançamento em 10/1/1941 – DPHDM, álbum 778 AMIC.

A Figura 3, à esquerda, retrata o que deveria ter sido a celebração do lançamento anterior realizado pelo AMIC, do contratorpedeiro *Mariz e Barros*, mas que na verdade foi motivo de frustração: o lançamento falhou. Percebe-se na foto vários elementos já vistos aqui, como o

**Anais eletrônicos do 15º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia
Florianópolis, Santa Catarina, 16 a 18 de novembro de 2016**

navio embandeirado, os outros cascos em construção (o que se destaca no centro da imagem, com parte das obras protegidas por três pequenas coberturas, é o casco do contratorpedeiro *Greenhalgh*, sobre o qual já discorreremos). Também se percebe a grande concentração de público na elevação que separa as carreiras. O que não se pode saber apenas pela foto é que a data, 28 de dezembro de 1940, foi de extremo calor no Rio de Janeiro, conforme descrito pelo diretor do Arsenal, Júlio Regis Bittencourt, que em suas memórias anotou que naquele dia a temperatura “substituíra o demônio solto” (BITTENCOURT, 2005: 208). O calor intenso do verão carioca fez derreter a graxa que ajudaria o casco a deslizar, e o atrito de metal com metal no momento do lançamento gerou a fumaça vista na imagem, junto à parte inferior do navio, que foi prontamente escorado pelos operários para evitar danos. Bittencourt também relembrou o constrangimento de ter que desculpar-se com as autoridades pelo fracasso, o que combina com as anotações do presidente Getúlio Vargas, presente na ocasião para o lançamento do navio e para bater a quilha de mais quatro contratorpedeiros. Vargas escreveu em seu diário que o evento “foi uma cerimônia demorada e incompleta, o que muito consternou a Marinha, desde o almirante até o operário” (VARGAS, 1995, v.2: 362).

O lançamento completo do navio, que não foi possível em 28 de dezembro, só foi realizado após a virada do ano, em 10 de janeiro de 1941, como mostra a Figura 4. O que mais chama a atenção na imagem, comparativamente às demais aqui mostradas, são duas ausências: o navio não está decorado com bandeiras e a massa de espectadores vista na foto anterior não está presente. Graças ao uso de gelo para resfriar a graxa aplicada no fundo do navio (o tipo de lubrificante seria trocado em lançamentos posteriores), desta vez foi suave o deslizamento do elegante casco, encimado por suas duas altas chaminés, mas a visão foi presenciada por um número relativamente pequeno de operários e militares. Houve a preocupação em documentar o lançamento do alto, como no evento cerimonioso fracassado de dias antes, mas a falta até mesmo das bandeiras enfeitando o navio, quanto mais do público em geral, levam a concluir que a captura do momento em 10 de janeiro deu-se muito mais por finalidades documentais do que de propaganda e celebração, quando comparada à imagem de 28 de dezembro. O uso das fotos de lançamentos de navios (e os eventos em si) como meios de propaganda do Estado Novo ficará mais claro nas imagens seguintes (Figuras 5 e 6).



Figuras 5 e 6 (da esquerda para a direita): postais do DIP (Departamento de Imprensa e Propaganda) distribuídos em 1940 - Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil / Fundação Getúlio Vargas (CPDOC / FGV) arquivo Getúlio Vargas (GV), fotos 091-2 e 091-6.

As Figuras 5 e 6 são reproduções de cartões-postais de uma série produzida pelo DIP (Departamento de Imprensa e Propaganda) em 1940 para enaltecer realizações do período 1930-1940, dentro de um conjunto de ações, discursos, exposições e eventos que comemoravam os dez anos da chamada Revolução de 1930. Como parte da coleção de 12 postais arquivados no CPDOC (Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil), da Fundação Getúlio Vargas, estes dois são dedicados à Marinha do Brasil e retratam lançamentos e incorporações de navios completados até aquela ocasião. Trata-se de uma série de seis navios mineiros (lançadores de minas) cujo programa de construção representou o degrau anterior de complexidade, na construção naval militar, em relação aos contratorpedeiros já mostrados aqui – os seis, já incorporados, aparecem ao fundo no lançamento do *Greenhalgh* (Figura 2)

A Figura 5 é uma montagem de várias cenas, que incluem o lançamento de dois desses navios (com indicativos “C3” e “C6”), em enquadramentos que também retratam a presença de público, combinadas a imagens do próprio Vargas junto a um militar e de um desfile de tropas. A Figura 6, por sua vez, combina apenas duas imagens, uma da incorporação dos navios-mineiros já finalizados, e outra de Getúlio Vargas batendo a quilha de um novo navio, do qual falaremos logo mais. Destacam-se nos postais duas frases creditadas a Vargas, respectivamente: “Com a esquadra renovada, ressurgem as energias criadoras da

**Anais eletrônicos do 15º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia
Florianópolis, Santa Catarina, 16 a 18 de novembro de 2016**

nacionalidade”; “Outras quilhas maiores serão batidas e outras unidades mais poderosas virão.” Ambas foram retiradas de um discurso proferido em 12 de março de 1938 no arsenal, quando Getúlio participou de cerimônia de batimento de quilha de três dos navios mineiros e da incorporação de três novos submarinos adquiridos na Itália. O discurso creditava ao Estado Novo a “missão patriótica de restituir à Marinha brasileira o esplendor perdido”, como “a própria vontade da Nação executada pelo Governo”, que não mais consentia que “a inércia e o comodismo enfraqueçam as energias brasileiras, agora despertadas e prontas para lutar e vencer” (VARGAS, 1938: 195-197). Voltaremos a estas imagens, pois é preciso recorrer agora às fontes escritas para familiarizar o leitor com o contexto deste discurso mobilizador e com a própria necessidade de renovação da Marinha do Brasil, abordada pelos postais.

A última grande renovação da Marinha remontava a 1910, quando foi entregue uma esquadra completa encomendada em 1906 a estaleiros ingleses: dois encouraçados de último tipo, que nucleavam uma força de dois cruzadores leves e dez contratorpedeiros (MARTINS e COZZA, 1997: 80-85; MILLER, 2001: 206-207). Esses navios, somados a três pequenos submarinos recebidos alguns anos depois, fizeram a Marinha do Brasil superar os outros dois principais poderes navais da América do Sul, as armadas da Argentina e do Chile, mas logo estas também incorporariam poderosos encouraçados para reequilibrar a balança dos chamados “poderes ABC” sigla formada pelas iniciais dos três países (CONDURU, 1998: 3; MILLER, 2001: 82-86; VIDIGAL, 1985: 54-58). Porém, essa esquadra moderna não combinava com a real capacidade técnica e industrial do país para mantê-la, representando mais uma aparência de poder do que um poder real (VIDIGAL, 1985: 61), e já nos anos seguintes sofria com manutenção deficiente. A construção de um novo arsenal adequado para manter navios modernos se arrastava devido a divergências relacionadas à sua localização, seja num novo porto militar a ser instalado em Jacuacanga, na Baía da Ilha Grande (RJ), seja na própria Baía de Guanabara, na Ilha das Cobras (em frente ao arsenal existente desde o Império, cuja expansão era limitada pelo morro do Mosteiro de São Bento). Sucessivos ministros da Marinha, partidários desta ou daquela posição, se intercalavam na Pasta, desfazendo decisões de seus antecessores, o que fica patente na análise de relatórios do período (BRASIL, 1913: 10-14; BRASIL, 1914: 176-189). Somente na década de 1920 a decisão por um novo arsenal na Ilha das Cobras se consolidou, e sua construção passou a representar a maior obra de infraestrutura industrial do Brasil até o advento da siderúrgica de Volta Redonda, em meados

**Anais eletrônicos do 15º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia
Florianópolis, Santa Catarina, 16 a 18 de novembro de 2016**

da década de 1940. Foi considerada importante o suficiente para não ter verbas inteiramente cortadas quando das políticas de austeridade após a crise de 1929 e Revolução de 1930 (CÂMARA, 2010: 27; TELLES, 2001: 114-116).

Enquanto isso, a chamada “Esquadra de 1910” se desgastava, apesar de algumas modernizações pontuais, com desgaste especialmente notado nos velhos contratorpedeiros, cujo porte de cerca de 600 toneladas destoava do padrão pós-Primeira Guerra Mundial, que apontava para unidades com deslocamento de cerca de 1.500 t. Desde o final dos anos 1920 e ao longo da década seguinte, a vizinha Argentina renovaria parte de sua frota, incorporando cruzadores muito superiores aos do Brasil (MILLER, 2001: 204-205), além de novos contratorpedeiros. Após o insucesso na aprovação de vários programas navais nos anos 1920, um plano que se tornou o “Programa de 1932” foi aprovado pelo Governo Provisório de Getúlio Vargas, havendo tanto a percepção de que, se nada fosse feito, a Esquadra simplesmente se extinguiria (BRASIL, 1932: 7-14), quanto da necessidade de atender a reivindicações militares para manter o apoio ao governo, especialmente após 1937, com o Estado Novo (HILTON, 1977: 64-66; MOURA, 1980: 108; SILVA, 2012: 335-339).

O Programa de 1932 contemplava 2 cruzadores, 9 contratorpedeiros, 6 submarinos e 6 navios mineiros, a ser custeado ao longo de aproximadamente uma década por créditos anuais de 40.000 contos de réis (BRASIL, 1932: 19). Ao mesmo tempo, os encouraçados de 1910 passariam por reformas e modernizações para se manterem em serviço. As prioridades eram os contratorpedeiros e submarinos, mais desgastados e obsoletos, e também mais baratos e rápidos para adquirir em relação aos cruzadores. Devido à urgência, foi aberta em 1934 uma concorrência para aquisições junto a estaleiros estrangeiros (BRASIL, 1934: 13-14), capazes de atender rapidamente às encomendas, levando-se em conta as projeções de que o arsenal em construção na Ilha das Cobras (o AMIC) só estaria inteiramente pronto e apto a construir navios em 1945, mantida a dotação anual de verbas de 9 mil contos de réis para suas obras, ou entre 1937 e 1938, se estas fossem aumentadas. Mas os valores propostos por estaleiros estrangeiros foram considerados elevados numa época de grande contenção de gastos no exterior devido a dificuldades na balança de pagamentos. Em especial, o custo da mão-de-obra foi considerado elevado, e buscou-se uma nova solução: apressar a conclusão ao menos das carreiras e da oficina de estruturas do AMIC para que boa parte dos navios pudesse ser construída aqui, importando-se o material (tanto maquinário quanto o aço) não fabricado no

país e utilizando-se mão-de-obra brasileira para construí-los, a qual seria paga em moeda nacional, diminuindo o impacto do programa na balança. Aproveitou-se a conjuntura da época, de negociações paralelas de acordos comerciais com os Estados Unidos e com a Alemanha (esta em sistema de compensações, que contornava a necessidade de trocas comerciais que requeriam moeda forte), de forma a conseguir soluções imediatas para o problema da renovação de material militar (McCANN, 1995: 142-143; MOURA, 1980: 110-112; BANDEIRA, 1994: 45-46; CÂMARA, 2010: 27).

Apesar da prioridade dada aos contratorpedeiros, um programa de construção no país, começando praticamente do zero (a fase anterior de maior atividade local de construção naval militar remontava ao final do Século XIX), precisaria começar por navios mais simples, passando-se depois para obras mais difíceis (BRASIL, 1941: 18), e entre estes estavam os seis navios mineiros mostrados nos postais das Figuras 5 e 6. Pelo exposto nos últimos parágrafos, percebe-se a importância das frases contidas nos postais, combinadas às imagens dos lançamentos e incorporações, ressaltando a promessa de que quilhas maiores seriam batidas. E é justamente uma dessas quilhas, que vimos na Figura 6, a que foi batida no mesmo dia do lançamento frustrado que apresentamos na Figura 3, em 28 de dezembro de 1941: um dos seis contratorpedeiros da futura classe “Amazonas”, um projeto levado a cabo para compensar a não entrega de seis navios do mesmo tipo encomendados a estaleiros britânicos, e ali retidos quando da eclosão da Segunda Guerra Mundial (setembro de 1939)

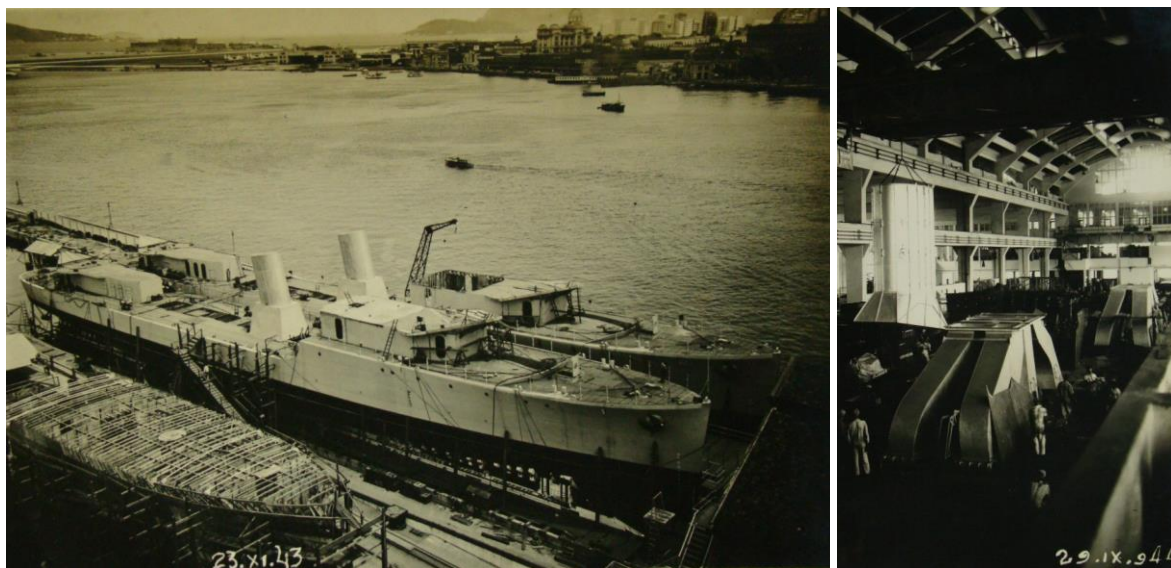
Juntamente com os três contratorpedeiros em construção no Brasil (dos quais já tratamos), esses seis encomendados à Inglaterra completariam as 9 unidades do Programa de 1932. Com a retenção dos navios para incorporação à Marinha Real, os valores já pagos foram restituídos e utilizados para iniciar encomendas de materiais nos Estados Unidos, de forma a construir similares aqui (BITTENCOURT, 2005: 189-192). A Marinha dos EUA, que já colaborara com a entrega de planos detalhados dos três contratorpedeiros em construção, aceitou adaptar os projetos dos navios de projeto britânico ao maquinário e equipamentos americanos, e foi iniciada a construção destes no AMIC. As dificuldades de se construir seis contratorpedeiros simultaneamente, assim como os problemas de fornecimento de material durante a guerra, atrasavam o andamento das obras (CÂMARA, 2011: 59-61), mas ainda assim, em novembro de 1943, o panorama das carreiras era este apresentado na Figura 7:

Anais eletrônicos do 15º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia
Florianópolis, Santa Catarina, 16 a 18 de novembro de 2016



Figura 7: obras dos seis contratorpedeiros classe Amazonas em 16 de novembro de 1943 – DPHDM, pasta AMIC 1943, foto 043679.

Podemos ver dois navios em estágio bastante avançado de conclusão dos cascos, na carreira menor, à esquerda, com parte de suas superestruturas (obras sobre o convés principal) já concluídas, enquanto os quatro da carreira grande se apresentam mais atrasados. Aproximava-se a data de lançar os dois primeiros, o que se daria no dia 29 do mesmo mês e, em relação a outros contratorpedeiros prontos para lançamento que vimos em imagens anteriores, um detalhe ausente pode ser reparado: as chaminés. Fossem navios mineiros ou contratorpedeiros, os lançamentos anteriores sempre tiveram a presença das chaminés. Ainda que faltasse muito trabalho para concluir os navios, elas eram colocadas como símbolos de potência e de avanço das obras. E não estariam ausentes agora, mas com uma diferença: eram chaminés falsas.



Figuras 8 e 9 (da esquerda para a direita): dois contratorpedeiros classe Amazonas sendo preparados para lançamento em 23/11/ 1943 e conjuntos de chaminé e tubulações na oficina do AMIC em 29/9/1944 – DPHDM, pastas AMIC 1943 e 1944, fotos 043680 e 043369.

Pouco mais de uma semana após a foto da Figura 7, os dois navios mais adiantados foram fotografados, em 23 de novembro (Figura 8), faltando seis dias para os lançamentos. E já exibiam toscas reproduções de chaminés, que se mostraram estranhas aos olhos deste pesquisador, que já havia visto imagens dos navios terminados. E, de fato, a continuidade da pesquisa de imagens chegou a outra fotografia, de quase um ano depois, mostrando as chaminés definitivas e respectivas tubulações, que se conectariam aos sistemas de exaustão das caldeiras, sendo preparadas na oficina de estruturas (Figura 9). Bem diferentes das falsas. Ou seja: houve uma preocupação em instalar elementos puramente estéticos no lançamento de novembro de 1943, enquanto a preparação das chaminés definitivas só foi documentada (lembrando que a documentação do andamento das diversas etapas das obras era sistemática) vários meses depois. Voltamos assim às perguntas iniciais, para concluir este trabalho: por que se julgou importante “maquiar” esses contratorpedeiros, com as chaminés falsas? Porque, tanto para o público presente às cerimônias de lançamento quanto nas fotos de propaganda, toda a série de imagens mostra que esses marcos na construção dos navios eram divulgados como realizações dessa sociedade, de um regime (autoritário) que propunha renovar a nação. E que também se rearmava, renovava a esquadra, dizia preparar-se para proteger a sociedade brasileira dos perigos de além-mar, da guerra (seja a esperada, no final dos anos 1930, ou a combatida, nos anos 1940). Uma preparação feita com produtos de uma sociedade que se

**Anais eletrônicos do 15º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia
Florianópolis, Santa Catarina, 16 a 18 de novembro de 2016**

pretendia industrial, com navios potentes, velozes (dotados de chaminés), produzidos em série. Navios feitos para a guerra, mas também para propagar uma ideia de progresso.

Fontes primárias publicadas

BITTENCOURT, Júlio Regis, 1882-1964. *Memórias de um engenheiro naval: uma vida, uma história*. Rio de Janeiro: SDGM, 2005.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Directoria de Obras do Novo Arsenal de Marinha na Ilha das Cobras: Relatorio do anno de 1934*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1935.

_____. Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo vice-almirante Manoel Ignácio Belfort Vieira, ministro de Estado dos Negócios da Marinha, em abril de 1913. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1913.

_____. Relatório apresentado (...) pelo almirante graduado Alexandrino Faria de Alencar, ministro de Estado dos Negócios da Marinha, em abril de 1914. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1914.

_____. Relatório apresentado ao exmo. sr. Chefe do Govêrno Provisório dr. Getúlio Dornelles Vargas pelo contra-almirante Protógenes Pereira Guimarães, ministro de Estado dos Negócios da Marinha, em junho de 1932. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1932.

_____. Relatório apresentado ao exmo. sr. presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, sr. Getúlio Dornelles Vargas, pelo vice-almirante Protógenes Pereira Guimarães, ministro de Estado dos Negócios da Marinha, em outubro de 1934. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1934.

_____. Relatório apresentado ao exmo. sr. presidente da República (...) pelo vice-almirante Protógenes Pereira Guimarães, ministro de Estado dos Negócios da Marinha, em 1935. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1936.

_____. Relatório apresentado ao exmo. sr. presidente da República (...) pelo vice-almirante Henrique Aristides Guilhem, ministro de Estado dos Negócios da Marinha, exercício de 1936. Documento datilografado, com carimbo reservado e data de março de 1937.

**Anais eletrônicos do 15º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia
Florianópolis, Santa Catarina, 16 a 18 de novembro de 2016**

_____. Relatório dos serviços do Ministério da Marinha em 1941 apresentado ao exmo. sr. presidente da República pelo vice-almirante Henrique A. Guilhem, ministro de Estado dos Negócios da Marinha, Documento datilografado, com carimbo reservado e data de 30 de junho de 1942.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. Rio de Janeiro. Serviço de Documentação Geral da Marinha: n. 11 e 12, maio e junho de 1937.

VARGAS, Getúlio. *A nova política do Brasil V: o Estado Novo*, 10 de novembro de 1937 a 25 de julho de 1938. Rio de Janeiro: José Olympio, 1938.

VARGAS, Getúlio, 1883-1954. *Getúlio Vargas: Diário*. São Paulo: Siciliano, 1995. v.2.

Arquivos de fontes primárias iconográficas:

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

DPHDM - Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Fontes secundárias (bibliografia)

BANDEIRA, Moniz. *O milagre alemão e o desenvolvimento do Brasil: as relações da Alemanha com o Brasil e a América Latina (1949 – 1994)*. São Paulo: Editora Ensaio, 1994.

BLOCH, Marc. *Introdução à história*. Sintra: Publicações Europa-América, 1997.

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

CONDURU, Guilherme Frazão. O subsistema americano, Rio Branco e o ABC. *Revista Brasileira de Política Internacional*. vol.41 no.2 Brasília: Jul/Dez, 1998.

**Anais eletrônicos do 15º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia
Florianópolis, Santa Catarina, 16 a 18 de novembro de 2016**

HILTON, Stanley E. *O Brasil e a crise internacional: 1930-1945*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.

JONES, Andrew. *Memory and material culture*. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2007.

MARTINI, Fernando Ribas De. *Do arsenal ao porto, da gestação ao parto: imagens de navios de Guerra no Brasil, nas décadas de 1930 e 1940, mostrando a evolução da técnica e os rituais de apresentação de uma ideia de progresso*. In: *Anais*. 13º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia. São Paulo, 2012. www.13snhct.sbhc.org.br/resources/anais/10/1345076624_ARQUIVO_MARTINI-FernandoRibasDe-DoArsenalaoPortodaGestacaoaoParto-trabalhopara13SBHC-2012.pdf. Acesso em : 15 set. 2016.

MARTINS, Hélio Leôncio. “Forças combatentes”, “Indústria militar-naval” e “Evolução da política naval brasileira entre as duas guerras mundiais”. In: BRASIL. Ministério da Marinha. *História naval brasileira: quinto volume, tomo II*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.

MARTINS, Hélio Leôncio; COZZA, Dino Willy. “Poderes Combatentes: a Esquadra de 1910” In: BRASIL. Ministério da Marinha. Serviço de Documentação Geral da Marinha. In: BRASIL. Marinha do Brasil. *História naval brasileira: volume quinto, tomo IB*. Rio de Janeiro: SDGM, 1997.

McCANN JR, Frank D. *Aliança Brasil Estados Unidos: 1937 - 1945*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1995.

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

NEWTON, R. N. *Practical construction of warships*. London: Longmans, Green and co, 1941.

MOURA, Gerson. *Autonomia na dependência: a política externa brasileira de 1935 a 1942*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.

**Anais eletrônicos do 15º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia
Florianópolis, Santa Catarina, 16 a 18 de novembro de 2016**

SILVA, Ligia Osório. “A ‘Política do Exército’ no primeiro governo vargas: 1930-1945”. In: BASTOS, Pedro e FONSECA, Pedro (orgs). *A Era Vargas: desenvolvimentismo, economia e sociedade*. São Paulo: editora Unesp, 2012.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Construção Naval no Brasil*. Rio de Janeiro: Femar, 2001.

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