

# O tempo das canhoneiras: organização e atuação dos navios de guerra nos rios amazônicos\*

The time of the gunboats: organization and actions  
of the warships in the amazonic rivers

**Pablo Nunes Pereira**

*Doutorando em História Social da Amazônia pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Membro do Grupo de Pesquisas Militares Poder e Sociedade na Amazônia.*

**Joana D’Arc Moreira da Silva**

*Graduada em Licenciatura e Bacharelado em História pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Membro do Grupo de Pesquisas Militares, Poder e Sociedade na Amazônia.*

## RESUMO

O presente trabalho tem por propósito refletir sobre a organização dos navios de guerra na Flotilha do Amazonas e sua atuação entre a segunda metade do século XIX e as primeiras décadas do século XX. Propõe para tanto considerar três gerações de navios incorporados para a região: os excedentes da Guerra do Paraguai (décadas de 1850 e 1860), os construídos após a Guerra (décadas de 1870 a 1890) e as canhoneiras fluviais frutos das discussões de modernização no âmbito dos Programas Navais de 1904 e 1906. Com relação à atuação, discute a questão dos calados das embarcações e sua relação com problemas envolvendo os telégrafos e as comissões desempenhadas utilizando como exemplo a Canhoneira *Guarany* na questão do Amapá.

**PALAVRAS-CHAVE:** Flotilha do Amazonas; Canhoneiras; Navegação

## ABSTRACT

This work intends to discuss about the organization of the warships in the Amazon Flotilla and the actings of those ships between the second half of the nineteenth century and the first decades of the twentieth century. We propose to consider three generations of warships designated to the region: the gunboats used in the War of Paraguai (decades of 1850 and 1860), those build after the War (decades of 1870 to 1890) and the fluvial gunboats of the modernization process discussed by the naval programs of 1904 and 1906. About the acting of those ships, we discuss the hull question of the boats and the relations with problems involving the telegraphs and also the operations executed using as an example the Guarany gunboat at the Amapá question.

**KEYWORDS:** Amazon Flotilla; Gunboats; Navigation

---

\* Artigo recebido em 30 de setembro de 2018 e aprovado para publicação em 10 de outubro de 2018.

## INTRODUÇÃO

O presente artigo é fruto das pesquisas realizadas pelo Grupo de Pesquisas Militares, Poder e Sociedade na Amazônia, que desde 2013 tem se ocupado a levantar fontes, discutir e divulgar pesquisas sobre a Marinha de Guerra na Amazônia. Tem por objetivo discutir o processo de formação e atuação dos navios de guerra da Flotilha do Amazonas, chamando atenção às canhoneiras, navios de guerra assim denominados no período e cuja característica mais marcante era a busca de adaptação à navegabilidade e defesa nos meandros dos rios da bacia hidrográfica do Rio Amazonas.

Enquanto recorte temporal, o tempo das canhoneiras proposto é um processo pensado desde a criação da Flotilha do Amazonas, em 1868, no contexto da Guerra do Paraguai, onde as canhoneiras já assumiram um papel importante, até as primeiras décadas do século XX, onde a incorporação desses navios praticamente terminou. As canhoneiras do século XIX e início do XX, possivelmente foram sucedidas pelas corvetas das décadas de 1940 a 1960 e pelos navios de patrulha fluviais a partir da década de 1970, embora esses períodos não façam parte de nossa escala de análise.

Na primeira parte, analisamos o planejamento e consolidação da presença de canhoneiras como parte da Esquadra no Rio de Janeiro e como essência dos navios de combate da Flotilha do Amazonas, pensando a incorporação desses navios em, pelo menos, três gerações distintas: a primeira, como sobra de material flutuante da força em operações na Guerra do Paraguai; a segunda, enquanto geração de navios construídos após a Guerra do Paraguai e a terceira, já no século XX, como fruto das discussões de modernização do início do século XX. A terceira geração já foi trabalhada, inclusive, na produção do Grupo de Pesquisas (PEREIRA, 2017).

Na segunda parte do artigo, buscamos analisar dimensões da atuação das canhoneiras e dos problemas relacionados à navegação nos rios da Amazônia, dando destaque à necessidade de pensar a atuação de navios de guerra para além das situa-

ções de combate, explorando o potencial de fontes para a reflexão sobre o cotidiano dos navios na região. De modo específico, analisamos a questão do calado das embarcações e de comissões desempenhadas pela Canhoneira *Guarany*.

## A LÓGICA DAS CANHONEIRAS E A FLOTILHA DO AMAZONAS

A criação da Flotilha do Amazonas, em 1868, e o conseqüente processo de organização e aparelhamento com os meios de guerra até as primeiras décadas do século XX, coincidiu com a realidade da qual Rosa Elizabeth Acevedo Marin denominou “civilização do rio”, isto é, ao auge do período em que os rios representaram a dupla perspectiva de espaço de convivência e de circulação através do qual a ocupação e a dinâmica da região amazônica podem ser explicadas (MARIN, 2004). Da mesma forma, a introdução da navegação a vapor alterou consideravelmente o tempo de viagem e o volume de circulação de mercadorias, pessoas e ideias. As embarcações a vapor e as companhias como a The Amazon Steam Navigation Company também construíram ou demandaram uma infraestrutura que esteve, em grande medida, no bojo de diversos discursos e debates de modernização da região.

Segundo o relatório ministerial da Marinha apresentado pelo Barão de Cotegipe, João Maurício Wanderley, a criação da Flotilha do Amazonas, a qual fora feita um ano após a organização do 3º Distrito Naval, com sede no Pará, teve “o fim de policiar a fronteira naval com as republicas vizinhas”, ao que Levy Scavarda considerou como parte das preocupações do governo brasileiro advindas da Guerra do Paraguai (SCAVARDA, 1968). A criação da Flotilha representou um marco simbólico, já que antes do referido ano, embarcações armadas da Marinha de Guerra já atuavam nos rios amazônicos e o Arsenal de Marinha do Pará já existia desde o final do século XVIII, no entanto, a Flotilha significou a necessidade de aparelhar embarcações que atuassem de forma permanente na região e não apenas destacamentos navais da Esquadra.

A designação de um conjunto de navios de guerra aptos à navegação dos rios não foi, no entanto, uma realidade desde a criação da unidade. Aliás, é preciso considerar que mesmo a Esquadra do Rio de Janeiro não tinha uma organização tão consolidada no momento. O decreto nº 667, de 26 de janeiro de 1850, determinou um plano de organização da Força Naval que incluía a construção de embarcações para a Esquadra em tempos de paz, composta de duas fragatas a vela; duas corvetas de bateria coberta; oito corvetas de bateria descoberta; 12 brigues e brigues-barcas; 16 canhoneiras; quatro fragatas a vapor de 300 cavalos de potência; seis corvetas a vapor de 220 cavalos; quatro vapores de 100 a 160 cavalos; seis vapores de 48 cavalos além de "lanchões" armados em número indeterminado. O plano, segundo o Ministro Affonso Celso de Assis Figueiredo, no Relatório Ministerial de 1867, nunca fora implementado, ao que fora organizada uma comissão em 25 de outubro de 1866 para indicação de navios, movidos somente a vapor ou de tração mista, considerando os navios a vela já obsoletos, feitos de madeira ou encouraçados e que fossem organizados em três categorias: de maior velocidade, para navegação oceânica; de velocidade média, para navegação na costa e grandes rios e de velocidade pequena, em "condições especiais", para navegação de rios de pouca profundidade e defesa deles e dos portos.

Nesse sentido, o Decreto nº 4.182, de 13 de maio de 1868, estabeleceu o plano de construção de navios para a Armada Nacional. A primeira categoria deveria ser composta de navios de maior velocidade para navegação oceânica, formada por uma fragata encouraçada, quatro corvetas encouraçadas e quatro corvetas não encouraçadas. Os navios deveriam ter marcha de 15 milhas náuticas, a fragata, e 14, as corvetas, além de autonomia para entre quatro e cinco dias de navegação a toda força das caldeiras. A segunda categoria, de velocidade média para navegação do litoral e dos grandes rios, deveria ser formada por seis canhoneiras encouraçadas de 1ª classe, seis canhoneiras não encouraçadas de 1ª classe e de uma canhoneira encouraçada de 2ª classe, tendo como marcha 10 milhas

náuticas cada e autonomia de combustível de cinco a seis dias. A terceira categoria, de velocidade menor para servir nos rios e defesa dos portos, deveria ser formada por 16 canhoneiras encouraçadas de 2ª classe, oito canhoneiras não encouraçadas de 2ª classe, 16 transportes fluviais a rodas e um número indeterminado de baterias flutuantes, tendo esses navios marcha variando entre seis milhas para os primeiros, oito para os segundos e nove para os terceiros, além de, respectivamente, 25 horas para as canhoneiras encouraçadas e três dias para os demais. A quarta categoria deveria ser formada por navios a roda para transporte de tropas e lanchas a hélice para transporte e policiamento dos rios, sendo formada por quatro transportes a rodas e 36 lanchas a hélices, com marcha de 12 e 8 milhas e autonomia de oito dias e 24 horas respectivamente. Os transportes da quarta categoria deveriam ter capacidade para transporte de 500 praças e as lanchas, tripulação de 60 soldados armados, desde que não aumentassem o calado delas.

Há duas questões essenciais para consideração sobre os planos apresentados em 1850 e 1868. Em primeiro lugar, do ponto de vista tecnológico, é perceptível que a navegação a vapor assumiu paulatinamente lugar de destaque nas preocupações das Marinhas pelo mundo. O impacto do vapor foi tão significativo que, quando o Almirante americano Alfred Thayer Mahan propôs a ideia do Poder Naval, onde o controle do mar seria o aspecto fundamental para o desenvolvimento das nações, na obra *The influence of sea power upon history*, de 1890, também considerou que as Marinhas autênticas nasceram com o vapor, uma vez que ele marcou seja a "vitória" do homem sobre a natureza, tornando a navegação independente do vento e outros fatores climáticos, seja o nascimento de marinheiros dedicados exclusivamente ao navio e não ao combate.

Sobre as relações a bordo das embarcações, é sintomático também que o vapor alterou inclusive a lógica da hierarquia militar. Os oficiais do Corpo da Armada não dispunham de conhecimentos no processo de formação que os permitisse conduzir as máquinas das embarcações e nesse sentido, os primeiros

indivíduos designados ao serviço das máquinas não foram formados no âmbito da Força Naval, mas contratados junto à Marinha Mercante. Embora, no entanto, os comandantes das embarcações tivessem precedência hierárquica sobre os maquinistas contratados, punir ou expulsar um maquinista poderia resultar na incapacidade temporária de operar a embarcação. Nesse sentido, das preocupações da Marinha que Castro refletiu sobre o efeito disciplinar (CASTRO, 2013, p. 35), estavam incluídas tanto a criação do curso de máquinas e do Corpo de Maquinistas – corpo de oficiais – formados na Escola Naval, como o estabelecimento de critérios de admissão e distribuição em navios de diversas classes conforme estabelecido no Decreto nº 3.186, de 1863.

A segunda questão diz respeito a considerar a organização da Marinha tanto no sentido mais geral como na Amazônia, e mesmo das Forças Armadas no Brasil, como processo em construção e de experiências de acordo com a conjuntura e suas problemáticas. Nesse processo, pelo menos dois marcos devem ser considerados respectivamente. O ano de 1850 é bastante significativo no que diz respeito ao primeiro plano naval mencionado, mas também como ponto de partida das preocupações de pensar e adaptar uma Força Naval capaz de atuar nos rios. O referido Ministro Affonso de Figueiredo afirmou em 1867 que “A abertura do Rio Amazonas crêa novas possibilidades, que é de mister prover. Entre ellas figura na primeira plana dar maior desenvolvimento ao Arsenal de Marinha do Pará”, ao que corroborou, no ano seguinte, o Barão de Cotegipe, considerando ainda que:

Deveis recordar-vos que, ao principiar a guerra, nossas canhoneiras, construídas á pressa na Europa, quando em 1858 reciamos um rompimento com o Paraguay, já apresentavam signaes evidentes de estragos consideráveis, como devia esperar-se, desde que, em lugar de serem applicadas á navegação fluvial para que foram encommendadas, empregaram-se em um serviço permanente no oceano, na repressão ao trafico.

Nessa perspectiva, o Capitão-Tenente José Marques Guimarães apresentou relatório em 1869 intitulado “Considerações sobre a locomoção e governo dos navios encouçados”, analisando a Guerra da Crimeia como o primeiro momento em que navios blindados atuaram em mares e regiões fluviais contra fortificações e considerou que a locomoção a vapor de fragatas, corvetas e canhoneiras deveria ser pensada a partir das vantagens específicas do ambiente, indicando o uso de lemes duplos para os mares e hélices para os rios.

Há, na produção historiográfica, diversos caminhos apontados nesse sentido. Acerca da Guerra do Paraguai, a Batalha Naval do Riachuelo e a Rendição de Uruguaiana, ambas em 1865, já sinalizaram a incapacidade do Paraguai em vencer a guerra contra os aliados, no entanto, os cinco anos de conflito devem ser atribuídos em grande parte à falta de organização das Forças Armadas aliadas, à falta de adaptação e conhecimento dos territórios (DORATIOTO, 1999). Da mesma forma, o recrutamento militar em massa, incluindo libertos, para a Guerra contrapôs a longa tradição antimilitarista luso-brasileira (IZECKSOHN, 2015). A Guerra do Paraguai forjou com todas as dificuldades, das noções de organização de uma Esquadra adaptada ao combate marítimo e de divisões para a guerra nos rios a própria ideia de mobilização. Forjou grande parte das tradições militares inclusive sob o ponto de vista das apropriações nas comemorações e na construção dos heróis de guerra. As décadas de 1850 e 1860, portanto, foram significativas da ausência de um nível de consolidação da Marinha brasileira e das forças de terra em face das questões que demandaram a rápida construção de uma lógica militar/bélica capaz de nortear as ações.

Nesse sentido, a Flotilha do Amazonas começou a ter embarcações designadas de forma permanente apenas na década de 1870. No relatório ministerial de 1871-2, apresentado pelo Ministro Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, o Arsenal de Marinha do Pará fora referido ainda com problemas no que diz respeito à estrutura, no entanto, a partir deste relatório, o volume de obras

realizadas por ele aumentou consideravelmente, produzindo, inclusive, embarcações. Segundo Luz:

Os seus trabalhos mais notáveis são: uma lancha a vapor para exploração dos rios Tocantins e Araguaya; fabrico e suprimento completo ao transporte de guerra Marcilio Dias e vapor Pará empregados na comissão de limites com o Perú; oito chalanas para essa mesma comissão; preparo e arranjos no hiete Rio Formozo, que serve de quartel á companhia de aprendizes marinheiros do Amazonas; construcção de um telheiro e picadeiros para uma barca de escavação que ficou prompta para o serviço da provincia.

Foi contractada a construcção de duas alvarengas de ferro para o serviço do arsenal.

Nessa perspectiva, consideramos que há três linhas ou gerações de navios que foram designados para servir na Amazônia, sediados tanto em Belém como em Manaus. Produzidas no Arsenal de Marinha do Pará e também oriundas do plano de 1868 como embarcações de quarta categoria, a Flotilha do Amazonas teve ao todo 12 lanchas de cerca de 15 metros de comprimento ao longo da década de 1870. É importante ponderar um cuidado metodológico: as fontes, em especial os relatórios ministeriais do período, por diversas vezes mencionam as embarcações da Amazônia distinguindo como pertencentes à Flotilha do Amazonas as sediadas em Manaus, o que provavelmente levou estudos como *História da Flotilha do Amazonas*, de Levy Scavarda, a mencionar apenas algumas embarcações, pois há outras não referidas pelo autor que foram sediadas em Belém, ora mencionadas nas fontes como embarcações da sede do 3º Distrito Naval, o qual incluía também a Flotilha, embora, na prática, não houvesse uma distinção tão clara, já que a movimentação delas entre Manaus e Belém era intensa.

A primeira linha ou geração de embarcações destinadas à Amazônia foi basicamente composta por navios que serviram durante a Guerra do Paraguai e, portanto, foram

construídas entre o final da década de 1850 e a década de 1860, caso específico das Canhoneiras *Mearim* (1876), *Moema* (1877) e *Pedro Afonso* (1876) (SCAVARDA, 1968, p. 48) e também da *Henrique Dias* (1872), *Ivahy* (1872) e *Felippe Camarão* (1872), sendo as citadas por Scavarda em Manaus e as três últimas em Belém. Esclarecemos que, para esta análise, serão considerados em especial os navios armados, os quais teriam como finalidade principal a defesa do território em caso de conflito, já que eventualmente, alguns navios de transporte tenham servido à região. No caso dessa geração, destaco que o transporte *Rio de Contas*, em Belém, e o *Rio Negro*, em Manaus, fizeram parte do conjunto de navios. As lanchas armadas não constavam sempre nos relatórios ministeriais, assim como não possuíam nomes específicos, o que torna dificultoso conseguir ponderar sobre sua atuação e a realidade embarcada.

A geração de canhoneiras que participaram das campanhas no Paraguai também evidencia uma questão importante: apesar da denominação em comum, as características técnicas, as tripulações e o armamento dessas embarcações poderiam variar consideravelmente. A região amazônica não foi a única a receber canhoneiras, mas a região fluvial do Brasil Central (guarnecido pela Flotilha de Mato Grosso), as regiões fronteiriças do Rio da Prata (guarnecidas pelas Flotilhas do Alto Uruguai e do Rio Grande do Sul), a Bahia e o comando da Esquadra (sediado no Rio de Janeiro) também possuíram embarcações com essa denominação. Alguns navios foram classificados ou reclassificados enquanto tal, como é o caso da Fragata *Amazonas*, além de algumas canhoneiras terem sido reclassificadas como corvetas, como a *Belmonte*, a *Beberibe* e a *Magé* (MENDONÇA, 2001, p. 60).

O quadro a seguir foi construído cruzando as informações das canhoneiras da primeira geração que foram designadas à Flotilha do Amazonas com o mapa de navios que serviram durante a Guerra do Paraguai entre 1865 e 1867, anexo ao Relatório Ministerial de 1867 e dados presentes no *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*, de Mario F. Mendonça e Alberto Vasconcelos.

Nome	Guarnição	Data de incorporação à Marinha	Dimensões e armamento
<i>Araguahy</i>	10 oficiais e 45 praças	1ª de abril de 1862	406 toneladas, 44,2 m de comprimento, 2,6 m de calado, duas peças calibre 32 e duas de 68
<i>Araguahy</i>	16 oficiais e 85 praças	25 de fevereiro de 1865	–
<i>Belmonte</i>	11 oficiais e 84 praças	18 de setembro de 1863	602 toneladas, 51,2 m de comprimento, 2,7 m de calado. Quatro canhões calibre 32, dois de 68 e um canhão 70
<i>Chuy</i>	nove oficiais e 39 praças	7 de outubro de 1865	1,5 m de calado e quatro canhões
<i>Felippe Camarão</i>	–	–	135 toneladas, 39,4 m de comprimento, 1,3 m de calado, um canhão de calibre 32 e 1 de 3.
<i>Greenhalgh</i>	21 oficiais e 119 praças	13 de janeiro de 1866	163 toneladas, 38,1 m de comprimento, 1,4 m de calado, duas peças de calibre 32
<i>Henrique Dias</i>	–	–	135 toneladas, 39,4 m de comprimento, 1,3 m de calado, um canhão calibre 32 e um de 3
<i>Henrique Martins</i>	11 oficiais e 28 praças	24 de novembro de 1865	163 toneladas, 38,1 m de comprimento, 1,5 m de calado. Sem informações do armamento
<i>Iguatemy</i>	10 oficiais e 85 praças	25 de fevereiro de 1865	400 toneladas, 44,2 m de comprimento, 2,6 m de calado, duas peças calibre 32 e 8 de 68
<i>Itajahy</i>	12 oficiais e 99 praças	14 de agosto de 1864	400 toneladas, 45,7 m de comprimento, quatro peças calibre 32 e duas de 68
<i>Ivahy</i>	12 oficiais e 80 praças	23 de outubro de 1864	400 toneladas, 44,2 m de comprimento, 2,6 m de calado, duas peças calibre 32 e oito de 68
<i>Maracanã</i>	11 oficiais e 49 praças	2 de maio de 1864	Sem informações
<i>Mearim</i>	12 oficiais e 93 praças	30 de julho de 1864	415 toneladas, 45,7 m de comprimento, quatro peças calibre 32 e duas de 68
<i>Parnahyba</i>	14 oficiais e 60 praças	30 de julho de 1864	602 toneladas, um canhão de calibre 70, dois de 68 e quatro de 32
<i>Taquary</i>	13 oficiais e 44 praças	27 de abril de 1865	170 toneladas, 39,8 m de comprimento, 1,8 m de calado e dois canhões
<i>Ypiranga</i>	13 oficiais e 44 praças	27 de abril de 1865	Sem informações

Quadro 1 – Comparativo de canhoneiras

Optamos por indicar como características técnicas principais: o deslocamento, o comprimento e o calado, três aspectos centrais

para a navegação nos rios que nortearam grande parte dos debates de modernização relacionados à Amazônia no final do XIX e

início do XX (FARIAS; PEREIRA, 2014). Com relação à força que guarneceu esses navios, o efetivo fora indicado para o ano da terceira coluna, onde podemos perceber uma variação e 39 para a menor tripulação, da *Henrique Martins* até 140 para a *Greenhalgh*. Além disso, em termos de deslocamento, há variação de 135 a 602. É conveniente, pois, considerar que as dimensões afetaram, dentre outras questões, a navegabilidade, bem como a classificação das embarcações, da qual de um modo geral, todas as embarcações que encontrei no período aqui trabalhado designadas como canhoneiras na Amazônia foram comandadas por capitães-tenentes, primeiros e segundos-tenentes.

A segunda geração diz respeito a navios construídos após a Guerra do Paraguai. Basicamente, incluem navios que foram construídos no final da década de 1870 até os avisos fluviais construídos em 1891. De todas que fizeram parte desta geração, apenas a Canhoneira *Afonso Celso* (1884) não foi construída especificamente para a região amazônica. Situamos como marco inicial desta geração a Canhoneira *Manaus* (1880), primeira construída e armada especificamente para a Flotilha do Amazonas, tendo sido substituída em 1888 pela *Cabedello*. As duas canhoneiras irmãs *Taripe* e *Guarany* foram construídas pelo Arsenal de Marinha da Bahia e armadas no Pará, tendo a primeira sido desincorporada ainda na década de 1880 e a segunda exercendo atividades até 1900. Em 1891, foram comissionados os quatro Avisos Fluviais *Teffé*, *Tocantins*, *Jutahy* e *Juruena*, construídos na Inglaterra. Importante destacar que avisos e canhoneiras tinham características semelhantes, sendo por vezes indicados pela mesma nomenclatura. Os avisos fluviais tiveram tempo de serviço diversificado, convivendo com a geração seguinte, exceto o *Juruena*, que naufragou em 1901.

A terceira geração diz respeito essencialmente às quatro canhoneiras fluviais irmãs *Acre*, *Amapá*, *Juruá* e *Missões*, construídas na Inglaterra pela *Yarrow Shipbuilders* e postas em serviço em 1905, fruto das discussões em torno dos programas navais elaborados entre 1904, pelo Contra-Almirante Júlio César de Noronha e 1906, pelo Contra-

-Almirante Alexandrino Faria de Alencar, em um eixo diferente das discussões dos programas, que tinham como foco cruzadores e encouraçados para a atuação na Esquadra (FARIAS; PEREIRA, 2015). À exceção do Aviso *Oyapock*, transferido em 1909 do Mato Grosso, até a década de 1920, praticamente não houve navios incorporados de fato à Flotilha com destino à defesa dos rios amazônicos. Em 1917, o relatório ministerial apresentado pelo Almirante Alexandrino Faria de Alencar apontava que haviam sido incorporados os Avisos *Caiapó*, *Pindaré* e *Mearim*, embora, na prática, eles não tenham sido mais mencionados na documentação posterior, tendo sido provavelmente designados para serviço do Arsenal de Marinha do Pará ou das superintendências de Navegação, Hidrografia ou Portos e Costas. Na década de 1920, o Aviso *Ajuricaba* fora incorporado a partir da Marinha Mercante. As canhoneiras da classe *Acre* tiveram serviço máximo até a década de 1940.

### **DIMENSÕES DA ATUAÇÃO DAS CANHONEIRAS: NAVEGAÇÃO E COMBATE NOS RIOS**

A atuação das canhoneiras na Amazônia deve ser pensada através de uma multiplicidade de aspectos, considerando pelo menos três circunstâncias distintas. Em primeiro lugar, as discussões em torno das características técnicas das embarcações, o que nos ajudam a compreender as limitações e possibilidades dos navios de diferentes gerações que serviram à Flotilha do Amazonas. Nesse sentido, cabe destacar sobretudo a questão dos calados das embarcações, aspecto que ocupou a centralidade dos debates em torno da modernização desses navios, seja conforme os planos apresentados seja no caso de 1905.

No relatório ministerial de 1902, o Contra-Almirante José Pinto da Luz indicou que havia uma dificuldade considerável aos navios da Flotilha do Amazonas em chegar nas regiões de fronteira com o Peru e a Bolívia, em especial nas vazantes dos rios, já que o calado das embarcações não era suficiente para tal. No mesmo relatório, o ministro indicara como alternativas utilizar como mo-

delo ou as canhoneiras francesas da Flotilha da Indochina, cujo calado era aproximadamente 1,10 metro ou as inglesas do tipo *Melik*. Dentre as embarcações acima mencionadas, as canhoneiras fluviais da classe Acre foram as que tiveram menor calado, provavelmente, até em relação às corvetas das décadas de 1950-1960 e aos navios de patrulha fluvial da década de 1970. Abaixo, apresentamos quadro comparativo dos calados das canhoneiras da segunda e terceira gerações da Flotilha do Amazonas:

Canhoneiras	Calado
<i>Afonso Celso</i>	2,80 metros
<i>Manaus</i>	Sem informação
<i>Cabedello</i>	1,24 metro
<i>Traripe</i>	1,37 metro
<i>Guarany</i>	1,75 metro
<i>Teffé, Tocantins, Jutahy e Juruena</i>	1,70 metro
<i>Acre, Amapá, Juruá e Missões</i>	0,77 metro
<i>Oiapock</i>	1,90 metro
<i>Ajuricaba</i>	0,90 metro

Quadro 2 – Comparativo de calados das canhoneiras da Flotilha do Amazonas

Dos problemas relacionados aos calados das embarcações, incluindo os navios mercantes que circulavam pela Amazônia, uma das questões que mais chama a nossa atenção é o rompimento do cabo telegráfico fluvial. Embora de um modo geral, em todas as ocasiões que cabos foram rompidos não tivessem sido apurados os responsáveis, é coerente presumir que foram embarcações que os romperam, considerando que tais incidentes ocorreram submersos aos rios. Identificamos alguns desses episódios.

Em 9 de junho de 1904, o *Jornal do Commercio* do Amazonas publicou uma carta enviada por um funcionário dos correios, José d'Assumpção Santiago, o qual justificava que devido ao rompimento do cabo fluvial, não foi possível receber as informações telegráficas da mesma repartição do Pará.

Devido a essa circunstância, no dia 5 do mesmo mês, a repartição fechou as portas e, em consequência, os condutores de malas do Vapor *Napo*, o qual partiria de Manaus a Iquitos, não puderam receber os telegramas para transporte até a região. A situação é interessante pois o rompimento do cabo, nesse sentido, significou o comprometimento de parte das comunicações com o Peru e, por consequência, de toda a porção de Manaus, onde situava-se a estação telegráfica, até a foz do Amazonas e os afluentes da porção ocidental em relação à cidade.

A situação do rompimento dos cabos também afetava a imprensa, que recebia e publicava telegramas através das informações recebidas pelo telégrafo de cidades da região amazônica, outras partes do Brasil e ainda do exterior. Em 28 de julho 1909, o mesmo jornal informou que não publicaria a seção "Telegrammas" pois "partio-se novamente o cabo fluvial, desta vez entre Ramos e Santarem". Em 27 de dezembro do mesmo ano, a The Amazon Telegraph Company Limited, responsável pelo serviço, enviou um ofício ao Chefe de Polícia do Pará, Vicente Epaminondas Pires dos Reis, informando que o cabo subfluvial fora cortado em três partes no Igarapé de Murutubinha, impossibilitando as comunicações telegráficas com o Município de Óbidos.

Em 1910, a empresa informou à imprensa que iniciara os trabalhos de duplicação do cabo fluvial na região, realizado entre Manaus e Óbidos até abril, já tendo sido duplicados de Belém a Manaus em janeiro do mesmo ano. Entre Itacoatiara e Manaus, a duplicação foi concluída no início de maio, no entanto, no dia 17, o vapor inglês *Antony* o rompeu, levando o serviço de telegramas a ser realizado por lanchas até o reparo do mesmo.

Em relação a comissões desempenhadas pelas canhoneiras, é importante destacar algumas questões metodológicas para melhor compreensão das formas de atuação. Em primeiro lugar, é necessário cruzar uma certa variedade de fontes diferentes produzidas tanto pela Flotilha como pelas embarcações e jornais para conseguir obter

o maior número de informações possível. Quando iniciamos a análise da documentação da série Marinha do Arquivo Nacional relativa aos registros de bordo da Canhoneira *Guarany* no ano de 1900, percebemos que em praticamente todo o ano, ela esteve estacionada no Arsenal de Marinha de Belém em reparos, situação semelhante a que encontramos em diversos livros de quartos da mesma embarcação, já que a atuação dos navios de guerra pelos rios não era cotidiana, mas de um modo geral, em comissões preestabelecidas a partir de órgãos superiores, como o Quartel-General da Marinha, reorganizado em Estado-Maior da Armada no âmbito das reformas administrativas feitas por Alexandrino Faria de Alencar entre 1905-1908, em comissões específicas designadas pelo comandante da Flotilha do Amazonas ou ainda em conjunto com a presidência das províncias e governos estaduais. Ocorre que nem nos livros de quartos nem nas ordens do dia da Flotilha do Amazonas, encontramos, sempre onde há comissões, as ordens gerais delas.

Em 10 de abril de 1897, os governos do Brasil e da França assinaram tratado acerca da questão dos limites entre os dois países na fronteira do Amapá com a Guiana Francesa, incluindo o governo suíço como árbitro e estabelecendo uma comissão mista, a qual se reuniu em Caiena e definiu como sede dos trabalhos a região de Cunani. A comissão brasileira foi composta pelo Major José Faustino da Silva (1º comissário), Tenente Antonio Cavalcanti de Albuquerque (2º comissário substituto) e pelos Segundos-Sargentos João Freire Jucá e Ricardo Barbosa (ajudantes). No início de 1899, a Canhoneira *Guarany* participou da comissão de demarcação de limites na região de Conany, tendo o Vapor *Cassiporé* participado no transporte de correspondências.

Em 28 de fevereiro, foram destacados 20 marinheiros do Rio de Janeiro com a finalidade de serem incorporados à guarnição da canhoneira. Devido à comissão, o Capitão-Tenente Lobato de Castro foi designado comandante da embarcação, aportando em Belém, vindo do Rio de Janeiro, no dia 16 de março, tendo a canhoneira partido em direção ao Norte do Amapá em 16 de abril.

A *Guarany* desempenhou diversas funções ao longo da comissão, sendo elas a provável prontidão no caso de um conflito armado, como quartel estacionado na Vila de Cunani, enquanto prisão e dando suporte médico aos membros da referida comissão. É evidente que a demarcação das áreas fluviais também seria uma opção, embora nos livros de quarto ela tenha ficado estacionada até sua viagem de volta a Belém.

No dia 15 de maio, a montaria do Major José Faustino, comissário, atracou ao navio, mandando um soldado preso para cumprimento de oito dias de prisão a bordo da canhoneira, “visto em terra não haver a segurança suficiente para este fim”, tendo sido solto no dia 18 de maio, com apenas três dias de cumprimento da prisão. No dia 16, foi preso o mestre Alipio Pereira, “por mentir a este Commando” afirmando que uma boia havia afundado, aparentemente como justificativa para sair do navio, tendo sido solto no dia 18.

Ao longo da comissão, uma quantidade significativa de tripulantes ficou doente, tendo muitos deles como destino o barracão da Boa Esperança para tratamento sob supervisão do médico Eduardo Gaillard, cirurgião naval da *Guarany*. No dia 18 de maio, o praticante maquinista Alberto Maranhão, o guardião Antonio Henriques e os foguistas contratados Joaquim Barbosa de Sant'Anna e Euclides Antonio da Silveira foram desembarcados com destino à enfermaria do Arsenal de Marinha do Pará, tendo sido provavelmente transportados pelo Vapor *Cassiporé*, que estava atracado desde o dia anterior à *Guarany* para repassar a correspondência e a quantia de 6:286\$000 para compra de carvão e mantimentos. No dia 20, foi mandado para o barracão o foguista contratado Pessoa Leite, que “precisava de mudança de ares”, argumento interessante o qual Silvia Capanema de Almeida argumentou que significou, no contexto do final do XIX e início do XX, uma das primeiras respostas da Marinha às doenças que eram, a princípio, atribuídas a micróbios, como o caso do beribéri, doença que mais acometeu marinheiros até a descoberta das razões alimentares que a motivam (ALMEIDA, 2012). De fato, no dia seguinte, 21, o foguista Severino da Liberdade

de foi transferido pelo 1º escaler para o barcão “atacado de beri-béri”, levando ainda rações para oito dias. No dia 22, foi para Boa Esperança o Marinheiro José Procópio também acometido de beribéri. No dia 24, foi dispensado por doença o Cabo Jacyntho de Brito e Antonio de Lima, o criado Jorge Neumann, o cozinheiro dos inferiores e o mestre do navio. No dia 25, o escrevente. No dia 26, o Marinheiro Arthur Eduardo e, a partir do dia 27, tentou-se realizar a desinfecção do navio, mandando pela manhã toda a guarnição para fora do navio. No dia 29, foi dispensado o ajudante maquinista Francisco Filho.

No dia 16 de maio, às 20h30, o Marinheiro Nacional de 1ª classe José Caxias faleceu, não sendo indicada a causa da morte. O cadáver ficou depositado debaixo da coberta, sendo colocado no caixão apenas na manhã do dia seguinte. O caixão foi colocado no 2º escaler da *Guarany*, que baixou tendo como destino a Vila de Cunani para realização do enterro do marinheiro. A bandeira foi içada a meio mastro. Foi ainda realizada a arrecadação do espólio do marinheiro.

A *Guarany* saiu de Cunani em 30 de maio, chegando poucos dias depois em Belém. É conveniente destacar que, além do Vapor *Cassiporé*, que transportou os valores para suporte da embarcação e a sua correspondência, a Companhia de Navegação do Amazonas fora também contratada para fornecimento de carvão à canhoneira no porto de Cunani além do valor mencionado, tendo recebido do tesouro do Estado do Pará 400\$000. É interessante ressaltar o caráter de representação oficial do Estado brasileiro na comissão, inclusive porque é mencionada nos livros de quarto a presença de uma canhoneira francesa no mesmo porto.

Ainda acerca de comissões desempenhadas, analisamos que não necessariamente a Canhoneira *Guarany* se deslocava para elas, mas seus tripulantes também poderiam ser designados para tais tarefas, embora não tenhamos verificado isso nos livros de quartos, e sim nos livros de socorros da embarcação. Pierre Paulo da Cunha Castro chamou atenção para a necessidade de se explorar um outro conjunto documental ainda pouco trabalhado até o momento: os livros de socorros. De um

modo geral, eles eram mantidos seja pelos estabelecimentos terrestres, seja pelas embarcações, para o registro da movimentação do pessoal embarcado e de terra, constando ainda os vencimentos – soldos e gratificações – e, eventualmente, punições recebidas. Nesse sentido, o autor alerta para a dificuldade de leitura desses livros, dentre as quais a falta de uma organização direta motivada pelas limitações que os próprios oficiais de fazenda, responsáveis pelo seu registro, tinham: os livros eram designados com 200 a 300 páginas e poderiam abranger o período de anos. Portanto, dependendo do número de registros de um determinado militar, eventualmente os oficiais precisavam transferir os dados para o verso de outras páginas no livro (CASTRO, 2013, p. 32-36).

Nesse sentido, podemos observar no 3º livro de socorros de oficiais da Canhoneira *Guarany* uma série de tripulantes destacados em comissões de faróis. Nos primeiros meses de 1889, foi realizada uma comissão de faróis na região de Colares, no Marajó, nos dias 11, 14 a 16 de abril, 9 a 11 e 15 a 18 de maio do referido ano. Dentre os tripulantes da *Guarany* destacados, estão: o maquinista de 4ª classe extranumerário Affonso Alberto Corte Real e Silva, o Primeiro-Tenente Manoel Ignacio da Cunha, o Primeiro-Tenente Manoel Ignacio Belfort Vieira (que comandou a embarcação quando da comissão), o fiel Manoel Sabino de Mendonça, o prático da costa do Norte Amancio de Lima, o maquinista de 2ª classe Antonio Corrêa d'Alfredo (chefe de máquinas durante a comissão). Embora não tenhamos dados dos trabalhos realizados pela comissão, o Farol de Colares foi inaugurado em 15 de maio. Segundo o jornal *O Pará*:

No dia 15 de maio corrente, foi exibida de uma das pedras do grupo das de Collares, na margem direita do rio Amazonas, província do Pará, uma luz *branca e fixa* iluminando todo o horizonte.

O aparelho de luz é diptrico da 6ª ordem e a luz produzida pela combustão do óleo mineral.

O plano focal eleva-se 11m,80 (33,72 pés) ao nível médio das ma-

rés, e a luz será visível da distancia de 12 milhas, com tempo claro.

A columna sobre que assenta a lanterna e respectivo aparelho de luz é provida de uma plataforma semicircular com escada lateral e é pintada de *branco*, assim como a casa dos respectivos pharoleiros, que fica próxima.

Posição geographica

Lat. – 00°-53'-00"S.

Long. -5°-5'-50"0. Rio de Janeiro.

Long. -48°-16'-10"0. Grw.

Long. 050°-36'-20" 0. Paris.

Repartições de Pharóes, Rio de Janeiro; 16 de Maio de 1889 – Pedro Benjamin de Cerqueira Lima, capitão de fragata, director geral.

Conforme. – Capitania do Porto do Pará, 3 de julho de 1889. – O secretario Turibio Cardoso Marques.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os 150 anos da Flotilha do Amazonas representam importante marco para a presença e atuação da Marinha do Brasil na região amazônica. Consideramos da maior importância a execução de pesquisas no campo da história fluvial do País, especialmente considerando que há uma variedade considerável de documentos disponíveis para a reflexão das diversas dimensões que os navios de guerra tiveram na navegação pelos rios da bacia hidrográfica do Amazonas. Dentre as intenções do presente trabalho, vislumbramos ampliar as discussões existentes no âmbito da Nova História Militar Brasileira apresentando também conjuntos de fontes diferentes trabalhadas em perspectiva, como o fizeram Álvaro Pereira do Nascimento, Silvia Capanema de Almeida e Pierre Paulo da Cunha Castro: livros de quartos, livros de socorros, relatórios ministeriais da Marinha e Relações Exteriores, relatórios anexos aos relatórios ministeriais e o cruzamento de informações com os jornais digitalizados da região e com o *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*.

Atentamos ainda para a importância da discussão da telegrafia na região amazônica no final do século XIX e início do XX, antes das expedições de Cândido Rondon.

Em 1873, conforme o jornal *O Liberal do Pará* publicado no dia 24 de agosto, uma das primeiras linhas subaquáticas fora instalada:

CABO SUBMARINO – Singrou hontem deste porto, á uma hora da tarde, a canhoneira da Marinha de guerra nacional Henrique Dias, do commando do sr. 1º tenente Miguel Joaquim Pederneira, que vai pairar na bahia do sól á espera do vapor Hooper, que conduz o fio electrico.

Logo que a canhoneira avistar no horisonte o dito vapor, dará trez tiros de canhão; a tatuoca repetira o signal e assim saberemos com muita antecedência a ocasião em que se deveremos reunir-nos para saudar com toda a expansão de jubilo tão faustoso acontecimento.

A Henrique Dias, galhardamente embandeirada em arco, fará as honras de companhia ao Hooper até o encouradouro.

É importante, pois, considerar a importância e os problemas envolvendo a navegação e a telegrafia como parte de um processo de expansão da “civilização dos rios” e o lugar das embarcações da Marinha no processo. É ainda de grande importância pensar o pioneirismo da Marinha sobre a telegrafia sem fio, também citada à época como radiografia ou radiotelegrafia, da qual em 1913 o Primeiro-Tenente De Lamare S. Paulo propôs montar estações móveis a bordo dos navios da Marinha para a realização de comissões de exploração pela Amazônia sem os riscos de interferência, já que as comissões deveriam ser realizadas a partir dos rios, tendo os navios como quartéis e estações.

Acerca ainda das comissões desempenhadas, reconhecemos as dificuldades de ordem documental. A variedade de fontes necessárias a uma leitura abrangente, conforme indicamos no caso da comissão da *Guarany* em Cunani, composta de uma quantidade expressiva de documentos, os quais levantamos, entre livros de quartos, livros de socorros e ordens do dia da Flotilha do Amazonas, desde 2012, volume da ordem de milhares de páginas. Quantidade expressiva de uma documentação pouco organiza-

da nas séries do Arquivo Nacional e do qual mencionamos o trabalho de levantamento dos documentos da série Marinha realizado pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (SANTOS, 2016), o qual deve ser concluído em breve como essencial para novas pesquisas. Apesar das dificuldades, a experiência de pesquisa e o caminho metodológico traçado no caso da comissão citada devem estimular e cooperar com a investigação sobre as comissões

realizadas pelas diversas canhoneiras em serviço na Amazônia.

Por fim, embora reconheçamos os limites explicativos da ideia do “Tempo das Canhoneiras” pela diversidade de embarcações com essa denominação que pertenceram à Flotilha do Amazonas, esperamos estimular a reflexão em torno das particularidades da atuação da Marinha nos rios, da arte da guerra fluvial e dos impactos, cotidiano e conflitos acerca da vida a bordo na Amazônia.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor; KRAAY, Hendrik. *Nova história militar brasileira*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

CASTRO, Pierre Paulo da Cunha. *Disciplina na Armada Imperial a partir da Corveta Trajano: as diferentes punições aplicadas aos subordinados entre 1873 e 1879*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO, Centro de Ciências Humanas e Sociais, Programa de Pós-Graduação em História, RJ, 2013.

DORATIOTO, Francisco. *Maldita guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

FARIAS, William Gaia; PEREIRA, Pablo Nunes. *A Marinha de Guerra na Amazônia republicana: atuação e questões de modernização técnica (final do século XIX e início do XX)*. *Navegador*, Rio de Janeiro, n. 20, vol. 10, 2014, p. 55-69.

IZECKSOHN, Vitor. *Experiência miliciana norte-americana: antimilitarismo ou pragmatismo? Anos 90* (UFRGS, Impreso), v. 22, p. 83-111, 2015.

\_\_\_\_\_. *O Recrutamento de libertos para a Guerra do Paraguai: considerações recentes sobre um tema complexo*. *Navegador* (Rio de Janeiro), v. 11, p. 96-110, 2015.

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

MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo. *Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX*. *Paper do NAEA*, Belém, n. 170, maio de 2004.

MARTINS FILHO, João Roberto. *A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1885-1910*. Rio de Janeiro: FGV, 2010.

MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. *A Marinha Imperial – 1870 a 1889*. In: GUEDES, Max Justo (Coord.). *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2001. v.4.



PEREIRA, Pablo Nunes. *A Marinha de Guerra na Amazônia: segurança e modernização*. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia. Belém, 2017.

SANTOS, Wagner Luiz Bueno dos. *Acessando o passado e redescobrimo a Marinha Imperial: o projeto descrição dos documentos da Secretaria de Estado e Negócios da Marinha no século XIX*. *Revista Acesso Livre*, n. 5, jan.-jun. 2016.

SCAVARDA, Levy. *História da Flotilha do Amazonas*. Duque de Caxias: Imprensa Naval, 1968.

