



3. Arqueologia Náutica e Marítima: A Participação da Esquadra Brasileira na Defesa Territorial do Brasil

Otávio Arruda Porto^I

Este artigo almeja demonstrar através da nossa linha de pesquisa (Arqueologia Náutica, Marítima) o reaparelhamento, a atuação e a participação da Esquadra Naval Brasileira na Segunda Guerra Mundial em sua principal missão: a defesa territorial. Através de exemplos práticos e de uma contextualização etnográfica naval iremos analisar a reformulação da esquadra brasileira a fim de compreendermos a dinâmica do período e algumas relações sociais características em ambientes marítimos militares exclusivamente em períodos belicosos.

Palavras-chave: Arqueologia Náutica, Arqueologia Marítima, Esquadra Brasileira, Defesa Territorial, Segunda Guerra Mundial.

This article aims to demonstrate perhaps our search's line (Nautical Archaeology, Maritime), the rearmament, the actuation and the participation of the Brazilian's Navel Squad at the World War II in your principal mission: the territorial's defense. Perhaps practical examples and an navel's ethnographic' contextualization we will analyze the reformulation of our squad wanting to understand the dynamic of the period also some socials relationships presents in militaries maritime's environments exclusives in war times.

Keywords: Nautical Archaeology, Maritime Archaeology, Brazilian Squad, Territorial's defense, World War II.

Introdução

Este artigo tem a finalidade de apresentar uma breve análise da esfera histórica e social oriunda do papel da Esquadra do Brasil na Segunda Guerra Mundial, de como se procedeu a sua formação e a atuação, superando suas dificuldades materiais, técnicas e pessoais. A fonte de informação documental histórica permite que o arqueólogo trabalhe parcialmente como historiador, já que o arqueólogo, que trabalha com o período histórico, deve compreender



como achar e interpretar os documentos escritos, semelhantemente, como os historiadores o fazem, porém a particularidade da arqueologia é que esses documentos auxiliam os arqueólogos a interpretarem as culturas materiais que são encontradas.^{II} Este artigo possui a finalidade através de um estudo arqueológico interpretativo não-intrusivo e etnográfico compreender o contexto dos homens que serviam o país na Esquadra do Brasil na Segunda Guerra Mundial.^{III}

A Arqueologia Marítima busca estudar a cultura material produzida por grupos sociais que se relacionam com atividades ligadas ao mar, podendo ser oriundos de qualquer sociedade, em qualquer período, desde os primeiros hominídeos até os dias de hoje. Não deve existir uma limitação temporal no estudo da cultura material para ser considerada fonte de conhecimento arqueológico.^{IV} Sobre esses indivíduos, as características atribuídas ao mar de violento, traiçoeiro, astucioso são impostas a eles também, e obviamente que em tempo de guerra os homens do mar são tidos como heróis da pátria, devido a essas características.

No âmbito deste artigo, a Arqueologia Marítima, na qual estuda o contexto das relações sociais oriundas do mar como o local do seu contexto, visualiza além das relações sociais altamente hierarquizadas, sobretudo na esfera militar, como também com relação a cultura material, na qual as embarcações sendo principal fonte de estudo da Arqueologia Náutica em suas característica arquitetônicas navais características da época, como também com relação ao armamento empregado, algumas táticas e técnicas utilizadas principalmente para se realizarem as operações de guerra anti-submarina, como também adaptações e modernizações que foram necessárias ser feitas objetivando cumprir a missão para a qual foram designadas.

A guerra anti-submarina só pôde ser realizada a partir de um reaparelhamento que se deu somente após os torpedeamentos em agosto de 1942 no estado de Sergipe, aliado com o apoio dos Estados Unidos da América, que sendo o maior parceiro comercial do país, a frutos de interesses particulares, com a defesa da costa Atlântica das Américas foi forçado a ceder recursos para o Brasil a fim de oferecer obstáculos para uma possível invasão de forças Eixistas no continente.^V

O papel da Esquadra brasileira no maior conflito mundial da história engrandece a atuação dos bravos soldados e marinheiros brasileiros, que apesar de todas as dificuldades já mencionadas em pessoal, material, recursos sendo de ordem financeira, como de capacitação técnica-funcional. Tais aspectos veementes glorificados, que exaltam a grandiosidade do feito,



após 1942, com a criação das primeiras forças-tarefas (taskforces) em missões primeiramente conjuntas com a esquadra estadunidense e brasileira em nossa costa, evoluíram para uma atuação principal dos navios brasileiros na escolta das linhas de navegação que faziam a cabotagem a partir de 1943.

Para a construção desse tema não foi possível estabelecer apenas uma linha de corrente filosófico-teórica, tida como correta, no estudo arqueológico histórico contemporâneo presente neste trabalho, porém vimos como atinente uma contextualização da formação da Esquadra da Marinha do Brasil através da caracterização de seus navios, com relação ao tipo, armamento empregado, forças-tarefas que estes faziam parte, tais como os seus empregos além também da contextualização de algumas fainas e certos aspectos sociais presentes nesses micro organismos sociais. Ao rotularmos sob preceitos de autores histórico-culturais, processuais, pós-processuais, ou de qualquer outra corrente, é visto muitas vezes de forma negativa, porque qualquer limitação de estudo fundamentado nos preceitos de uma única corrente teórica, torna este limitado à simples negação de outra corrente, desconsiderando propostas que vão além da ação anterior, indicando uma relação de dependência em relação à mesma.^{VI} Para um correto entendimento a respeito da temática abordada iremos contextualizar o período que o Brasil entrou em estado beligerante, a rotina dos “guerreiros do mar”, além de características de algumas embarcações que foram utilizadas na defesa territorial do Brasil.

O Brasil em estado de Guerra

O estado beligerante do país se deu em 22 de agosto de 1942, após os torpedeamentos de mercantes no estado de Sergipe, porém desde julho do corrente ano, o Estado Maior da Armada havia determinado que se observassem as instruções que orientavam as atividades de cada Capitania de Porto ou delegacia, em benefício da segurança nacional, estendendo-se também ao serviço de carga e descarga dos navios mercantes nos portos, trabalhando em conjunto com o Ministério da Viação e Obras Públicas e a Comissão de Marinha Mercante. Também havia a preocupação com relação as luzes das praias e edifícios públicos próximos aos portos em regiões que pudessem denunciar a silhueta dos navios que estavam no mar. Para defender seu território de dimensões continentais, contra os submarinos eixistas que navegavam nos mares na época, e contra os submarinistas veteranos, a Marinha dispunha de algumas “corvetas” improvisadas, navios-mineiros varredores foram reclassificados como



tal, retirando os trilhos para lançamento de minas e instalando sonar e equipamentos para ataques anti-submarino (dois morteiros K e duas calhas para lançamento de bombas de profundidade de 300 libras); dois velhos encouraçados, porém já modernizados e prontos, o Minas Gerais e o São Paulo; dois velhos cruzadores, o Bahia e o Rio Grande do Sul; e destróieres obsoletos. Foi com essa esquadra que a Marinha começou a patrulhar o mar do país.^{VII}

Com país em Estado de Guerra, foram necessárias várias medidas administrativas, de treinamento, de aquisição e modificações materiais na força naval brasileira. Primeiramente foram instalados os Comandos Navais, que eram responsáveis por delimitações entre vários estados brasileiros, com a finalidade de prover uma defesa mais eficaz das nossas fronteiras marítimas. Eram responsáveis por orientar e controlar as operações em águas, e missões terrestres com caráter naval, mobilizando elementos para o apoio logístico e para a defesa local além de seguir ordens e diretrizes que eram impostas pelo Estado Maior da Armada. Os comandos instalados foram os seguintes: Comando Naval do Norte; Comando Naval do Nordeste; Comando Naval do Leste; Comando Naval do Centro; Comando Naval do Sul; Comando Naval de Mato Grosso.

Os Sistemas de Comboios

Felizmente o Brasil tinha como aliado a maior potência industrial do planeta, que só precisava de tempo para produzir uma quantidade monumental de armamento. Os navios americanos que já tinham “invadido” o Nordeste também entraram rápido na proteção ao tráfego marítimo ao longo do litoral do país, o que amenizou a falta de preparo da Marinha do Brasil. A primeira providência era criar um sistema de comboios, isto é, um grupo de mercantes com escolta de vasos de guerra em torno. Os mercantes tinham um comandante próprio, o Comodoro, que os representava junto ao comando da escolta e dava ordens a eles.^{VIII}

Em 24 de agosto de 1942, ao se passarem dois dias após a declaração do estado de beligerância com as potências do Eixo, foi criado pela Marinha do Brasil o Grupo Patrulha do Sul.^{IX} Em setembro de 1942 foram iniciados comboios entre o Rio e Recife; no mês seguinte eles foram estendidos até Trinidad, ilha do Caribe, ao largo da Venezuela. Não era um bom momento para navegar perto dessa ilhota, uma colônia britânica que passou a ter base naval americana. De setembro a novembro, os alemães afundaram 375.000 toneladas de navios

mercantes na região de Trinidad e do delta do rio Orinoco. Nesta época as escoltas em Trinidad eram basicamente americanas. A princípio, a fraca Marinha brasileira não tinha como escoltar os comboios em seu próprio litoral sozinha. Do Rio a Recife, área menos perigosa por ser mais longe dos portos dos submarinos alemães, as escoltas eram na maioria brasileiras. De Recife ou Salvador a Trinidad as escoltas eram mistas, americano-brasileiras.^X Os comboios eram conhecidos por letras e algarismos. A primeira letra indicava o porto de saída e a segunda o porto de chegada; o número indicava a sequência dos comboios. Assim, o primeiro comboio regular que partiu de Trinidad para Salvador, Bahia, foi o TB-1, em 3 de janeiro de 1943. Pouco depois saía o primeiro na direção contrária, o BT-1, em 9 de janeiro. Antes, os comboios eram genericamente chamados de TS – “T” significando Trinidad e “S” querendo dizer “sul”. O Rio de Janeiro era conhecido pela letra “J”; quando os comboios de Trinidad foram estendidos ao Rio, passaram a ser os TJ e JT. Em dezembro de 1942 a 4ª Esquadra dos EUA, baseada no Nordeste brasileiro e comandada pelo almirante Jonas Howard Ingram, passou a controlar os comboios ao sul de Trinidad. A Força Naval do Nordeste, comandada a princípio pelo almirante Alfredo Carlos Soares Dutra, era um dos elementos: uma “força-tarefa” (taskforce) da 4ª Esquadra.^{XI}

As corvetas improvisadas não bastavam para cumprir a parte brasileira desse esforço de comboiar mercantes, por isso a Marinha pediu navios aos americanos. O próprio presidente Vargas chegou a fazer os pedidos, e o sempre diplomata almirante Ingram intercedia para que seu país cedesse alguns navios. Os próprios americanos estavam em dificuldades no começo, antes de sua indústria entrar em plena operação. Um estudo conjunto anglo-americano de março de 1942 concluiu que para escoltar os mercantes adequadamente seriam necessários 1.215 navios de escolta de ambas Marinhas; mas na época elas só tinham 505 disponíveis. Faltavam 720.^{XII}

Os Caçadores de Submarinos

Uma das soluções imediatas para tentar frear as ondas de ataques dos submarinos alemães aos mercantes foi construir em massa pequenos barcos de escolta com casco de madeira, que serviriam para fazer a escolta em águas costeiras e liberariam os navios maiores para operações transatlânticas. Esses pequenos caça-submarinos foram “gentilmente” apelidados pelos marinheiros de “cacinhas” ou “caça-pau”. O casco de madeira permitiria a construção em estaleiros pequenos espalhados pelo país e deixaria o aço para navios maiores. O mesmo



expediente foi utilizado na Primeira Guerra. De agosto de 1917 a agosto de 1919 os EUA construíram 440 caça-submarinos (submarine chasers) de 110 pés (36 metros) de comprimento. Eram navios descartáveis; a maioria já tinha dado baixa da Marinha americana em 1921. Só dois permaneceram ativos até o final da Segunda Guerra. No segundo round do conflito com os submarinos os EUA voltaram a produzir os pequenos caça-submarinos de 110 pés, conhecidos como a classe SC 497 (número do primeiro a ser encomendado do novo modelo). O total construído foi igualmente impressionante: 435, em 43 estaleiros diferentes. O lema do programa era ambicioso: 60 navios em 60 dias. Na verdade, em abril e maio de 42 foram construídos 67 desses barcos de apenas 121 toneladas de deslocamento (136 toneladas com carga plena). A maioria ficou na Marinha dos EUA, mas 78 foram transferidos aos aliados soviéticos e outros 48 foram para os franceses. O Brasil recebeu 8, antes dos russos e franceses. Esses barcos receberam nomes começados por “J”, alguns dos quais deveriam ter sido dos destróieres que a Grã-Bretanha confiscou em 1939. O Javari foi o primeiro a ser entregue, em 7 de dezembro de 1942. No mesmo mês, no dia 30, vieram o Jutai, o Juruá e o Juruena. O Jaguarão e o Jaguaribe foram transferidos em 16 de fevereiro de 1943, o Jacuí em 19 de março e o Jundiá em 26 de abril.^{XIII}

O almirante Arthur Oscar Saldanha da Gama fez uma boa descrição do que era a vida a bordo destes caça-submarinos:

A falta de comodidade era realmente incrível, nesses pequenos navios, de boa estabilidade, mas que jogavam muito e eram cobertos pelas vagas, a ponto de o pessoal dormir amarrado ao beliche. O problema principal estava na alimentação, feita geralmente de comidas enlatadas, pois a cozinha era pequeníssima e quente, situada na popa, cobertas abaixo. A água era limitada, na quantidade de 1 galão (menos de 5 litros) para cada homem, por dia, isto é, para a cozinha e lavagem de louças etc., nada restando para o banho. Nos cruzeiros maiores, Trinidad-Belém ou Recife-Belém, as condições de vida eram realmente péssimas. O pessoal geralmente usava calções e camisetas, com sapatos grosseiros e um cinto onde havia uma faca (para emergências) e pertences pessoais. Os oficiais tinham um pequeno camarote com 4 beliches, uma privada e comiam no pequeno alojamento do pessoal, ou de volante no passadiço, ficando todos com um aspecto físico irreconhecível.^{XIV}

A descrição das ondas varrendo o barco não é mera retórica. Os caça-submarinos são projetados apenas para patrulhas costeiras, apesar de terem sido usados em longas escoltas de comboios. À medida que os EUA construíam mais navios, a Marinha americana procurava usar os caça-submarinos basicamente para patrulha próxima dos portos. Os brasileiros não puderam se dar esse luxo. Embora não se afastassem muito da costa, as viagens eram longas dadas as dimensões do litoral do país. Apesar das condições, os jovens oficiais ambicionavam esse tipo de comando.^{XV}

Esses navios, por terem casco de madeira, ficaram conhecidos como “caça-paus” ou “cacinhas” na Marinha brasileira. Seu armamento era apenas adequado para atacar um submarino submerso. Havia as onipresentes cargas de profundidade na popa, que eram simplesmente bombas deixadas rolar e afundar. Explodindo em profundidades pré-fixadas, poderiam danificar seriamente um submarino ou afundá-lo mesmo que não o acertassem diretamente, tal a onda de choque provocada pela explosão. O caça também tinha um dispositivo para atirar as cargas a alguma distância dos bordos do navio, o morteiro “K”, e estativas de foguetes anti-submarinos na proa, chamadas de mousetraps (“ratoeiras”). Esses foguetes explodiam apenas em contato com o submarino, o que tinha a vantagem de não revolver a água e atrapalhar a operação do sonar como qualquer lançamento de bombas de profundidade acarretava. Como alcançavam 15 nós de velocidade, os caça-paus brasileiros tinham velocidade parecida com a dos submarinos na superfície. Só tinham vantagem, portanto, quando eles submergiam, pois um submarino submerso mal chegava nos 8 nós. Na superfície o armamento do caça-submarino de 110 pés era parecido, senão inferior, ao de um submarino alemão, geralmente tinham um canhão de calibre médio, de 88 mm ou 105 mm, mais poderoso que os 76 mm das escoltas. Também tinham canhões antiaéreos menores, de calibres 20 mm ou 37 mm.^{XVI}

Havia também mais um canhão de duplo emprego - contra navios e contra aviões - de calibre 76 mm/23 (isto é, o diâmetro do cano era de 76 milímetros e seu comprimento era 23 vezes 76 mm). Era uma arma velha, com alcance máximo de 9.200 metros; contra aviões era ainda mais limitada, pois atirava no máximo com 65 graus de elevação até 5.250 metros de altitude. Mais tarde esse canhão foi substituído nos caça-submarinos americanos por um mais moderno, de cano mais longo, o 76 mm/50, com alcance de 13.350 metros contra navios, 9.800 contra aviões a uma elevação de 85 graus.^{XVII}

Os submarinos alemães geralmente tinham um canhão de calibre médio, de 88 mm ou 105 mm, mais poderoso que os 76 mm das escoltas. Também tinham canhões antiaéreos menores, de calibres 20 mm ou 37 mm.^{XVIII} A princípio a Marinha americana colocou duas metralhadoras pesadas como armamento secundário nos caça-submarinos, mas depois as trocou por dois canhões de tiro rápido Oerlikon de calibre 20mm a meia nau, na proa um canhão de 76mm/23 calibres e na popa dois morteiros K e e duas calhas para lançamentos de bombas de profundidade de 300 libras. O armamento era insuficiente para combater em superfície, quando o submarino estava submerso podia ser considerado razoável o seu poder combativo. O caça-submarino de 100 pés era uma classe emergencial.^{XIX}

Uma das mais interessantes características da classe J era a sua reduzida tripulação: 24 pessoas, dos quais apenas 3 eram oficiais, por isso todos ali se tratavam como grandes amigos. Nesta embarcação pequena, todos sofriam as mesmas intempéries, as mesmas vicissitudes, tudo. Todos prontos a morrer. Todos deviam estar preparados para a ordem de abalroar o submarino, se viesse à superfície, estando lá embaixo, era mais fácil, bastava lançar as bombas, deixando de lado a tática de abalroar o submarino, tentada com êxito por navios maiores, mas não sem sofrer danos. O fato de todos arriscarem a vida contribuía para aproximar oficiais de marinheiros, como aconteceria com a FEB posteriormente em 1944. A disciplina nessas condições tende a deixar de ser formal, o eterno prestar continência, para ser baseada em um respeito mútuo, sendo dispensada a “caxiagem”, que é o cumprimento à riscas de regras e regulamentos disciplinares sobre procedimentos de trato com superiores hierárquicos, que só atrapalham as fainas operacionais a bordo.^{XX} As relações sociais desse tipo de embarcação, devido ao seu número reduzido de pessoas, aliados com o estado beligerante, faz com que um sentimento de camaradagem aflore a bordo das embarcações, minimizando ou levando a escala “zero” as divisões de classes hierárquicas presentes nas embarcações, sobretudo nas militares, contrariando efetivamente os pressupostos sociais de divisões de classes presentes nesses micro cosmos sociais, como explica Gilson Rambelli: “Quanto à vida dos homens do mar, os responsáveis por esse transporte, vale lembrar, que era bastante dura, sem privilégios (...) as desigualdades sociais da época se reproduziam ainda com mais força”.^{XXI}

Antes mesmo de chegarem os pequenos caça-paus, a Marinha teve acesso a dois outros frutos da produção em massa americana. Já a 24 de setembro de 1942 a Marinha recebia dois caça-submarinos de modelo maior, de 173 pés (56,7 metros), de casco de metal (apelidados de

“caça-ferros”). Foram batizados Guaporé e Gurupi. Depois dos dois classe G iniciais, o Brasil ainda recebeu seis outros do mesmo tipo - Guaíba e Gurupá (11 de junho de 43), Guajará (19 de outubro), Goiana (29 de outubro), Grajaú (15 de novembro) e Graúna (30 de novembro).^{XXII}

Eram navios maiores e mais confortáveis, com suas 414 toneladas (463 toneladas carregados). A tripulação também era maior, 60 homens, o que permitia maior revezamento nas tarefas. A velocidade não era alta - só 19 nós -, mas o navio tinha radar, além do sonar, e o armamento era maior que o dos caça-paus, incluindo um canhão de calibre 40 mm, além do 76 mm/50 e dos dois de 20 mm. O principal, porém, era a habitabilidade. Chamado de PC (patrol craft, ou “embarcação de patrulha”) nos EUA, o caça-submarino de 173 pés era um navio a bordo do qual o banho não era um luxo desmesurado. Os navios desta classe já possuíam sistema destilatório de água, onde se podia tomar banho quase que diariamente.^{XXIII}

Assim que recebiam sua tripulação brasileira e faziam um período de testes e exercícios - o cruzeiro de “shakedown” -, os caça-submarinos já iniciavam operações. Aqueles que foram recebidos nos EUA voltavam ao Brasil acompanhando comboios pelo Caribe. Foi o caso do Jacuí, que ao passar pelo canal das Bahamas em junho de 43 acompanhado do Juruena e do Jundiá informou ter obtido um contato de sonar, lançou algumas bombas de profundidade, mas não pôde permanecer caçando o possível submarino.^{XXIV}

A função principal do navio de escolta é proteger o comboio. Se ele sai de seu posto em torno dos mercantes, cria um buraco na escolta por onde um submarino poderá penetrar. Assim que houve escoltas adicionais disponíveis, os aliados criaram grupos especializados em caça e destruição (hunter-killers, “caçadores-matadores”) para apoiar comboios atacados. Enquanto o resto da escolta segue viagem, os matadores podem ficar atrás, de forma lenta e pacientemente rastreando o inimigo submerso. Uma das frustrações dos brasileiros foi não ter tido navios suficientes para criar este tipo de grupo especializado. Quando finalmente houve condições de criá-los, a guerra estava no fim e os submarinos eram raros. Isso significou que nenhum caça-submarino brasileiro afundou um submarino inimigo, apesar de terem registrado vários contatos de sonar (uma proporção dos quais era verdadeira, pelo que se sabe da presença de submarinos na região; outros tantos foram alarmes falsos, provocados por diversos motivos, como diferenças de temperatura no mar, relevo submarino elevado, do tipo “alto fundo”, cardumes de peixes etc.). O almirante Hélio Leôncio Martins nos narra o

sentimento de terror que pairava, até mesmo entre os militares, sobre a guerra submarina no nosso país:

[...] a sensação que nos dominava nesta primeira saída bélica era que o mar estava coalhado de inimigos. Víamo-los em cada vaga que crescia, em cada sombra que nos parecia diferente. Vigias, guarnições, canhões, oficiais do passadiço, todos mantinham-se em um estado de alerta e de tensão que seria considerado ridículo pelos veteranos que tornaríamos mais tarde [...] Nossas corvetas operando no Nordeste, no início da guerra não perdoavam uns bambus verticais que os pescadores colocavam nos arredores da entrada de Salvador para indicar posição dos covos, dando de fato a impressão de serem periscópios. Sempre que avistados eram vítimas de violentos bombardeios, para grande desgosto dos proprietários dos covos, que no dia seguinte, os achavam destruídos [...] fruto da inexperiência e do zelo de “cristãos novos”.^{XXV}

Segundo o historiador oficial naval da Marinha dos EUA, Samuel Eliot Morison, apenas um submarino do Eixo foi seguramente afundado por um caça-submarino, tipo de navio que Morison considerava virtualmente inútil para escolta oceânica. De qualquer modo, afundar o inimigo era apenas parte da tarefa. Afugentá-lo, impedindo que ataque os navios escoltados, era a razão de ser da escolta, e isso os brasileiros fizeram várias vezes. Na Segunda Guerra, os aviões suplantaram os navios de superfície como matadores de submarinos, participando de todos os do afundamento de todos os dez submarinos alemães e um italiano, afundados perto da costa brasileira.^{XXVI}

Apesar de não terem destruído sequer um submarino das forças do Eixo, o objetivo foi brilhantemente cumprido pela nossa Marinha, mesmo sem embates propriamente ditos, a ostensividade dos navios patrulhas foi fator crucial na defesa do Brasil e na modernização da esquadra brasileira.

Conclusão

Através dos parâmetros apresentados neste artigo foi possível expormos a atuação da Esquadra da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Através de fontes de informação da Arqueologia Histórica, foi possível contextualizarmos este período conturbado e crucial da

defesa territorial do nosso país e do desenvolvimento da nossa Esquadra, como também ficou evidenciado o cotidiano dos militares que serviam em embarcações que não ofereciam condições ideais de trabalho. Através da Arqueologia Náutica, Marítima podemos contextualizar o entorno dos micro cosmos sociais e as divisões sociais a quais essas embarcações são delimitadas, devido ao baixo número de indivíduos presentes nesses grupos sociais (embarcações). A arqueologia Náutica, em sua subcategoria de Arqueologia da Arquitetura Naval, que estuda a parte física das embarcações, instrumentos, tecnologias de bordo como também técnicas e procedimentos de marinharia, nos fornece meio de compreendermos a difícil rotina que os marinheiros em tempo de guerra possuíam, além de nos permitir realizar analogias entre as embarcações da época citada, com as embarcações militares de hoje em dia da mesma forma foram que a Arqueologia da Arquitetura.^{XXVII}

No campo social, através da Arqueologia da Arquitetura Naval, ou Arqueologia Náutica, podemos ter a noção da estratificação social através de uma interpretação da parte física das embarcações, com relação aos espaços sociais como elementos contrastantes, diferenciados para sustentar essa relação de poder a bordo.^{XXVIII} Por meio desses estudos não intrusivos podemos observar atualmente em algumas embarcações que ainda estão em uso, a exemplo da Corveta Cabloco, atualmente designado como navio-varredor, ainda em uso na Esquadra Brasileira, lotada na Força de Minagem e Varredura da Base Naval de Aratu, na cidade de Salvador. Esta participou da Segunda Guerra Mundial como caçador de submarino tipo “caça-ferro e claramente podemos observar, nessas embarcações maiores que os “caça-paus” a estratificação social presente a bordo através das divisões dos espaços. O Comandante possui seu alojamento próprio individual, os oficiais já possuem quartos em dupla, ou camarotes, enquanto os marinheiros, que se encontram na base da pirâmide dormem em grandes alojamentos coletivos, chamados de cobertas, sem conforto algum. A divisão social por parte da arquitetura naval das embarcações nos mostra também como se dão as relações de poder a bordo.

Um navio é compreendido como uma comunidade restrita, fechada, onde há uma profunda hierarquia, estratificada socialmente, tanto por parte da tripulação quanto pelos passageiros que nelas embarcam.^{XXIX} Essa hierarquia, quando falamos da tripulação pode ser dividida basicamente em três níveis, inspirados em uma organização de esfera militar. O Comandante, os oficiais e os marinheiros. Muckelroy analisa essa estratificação e resume basicamente suas funções. Sobre o Comandante, ele cita que um homem tem total autoridade e responsabilidade



sobre os demais, os oficiais são estratificados socialmente por patentes, porém têm a função de dar ordens e manter a disciplina nos navios seguindo as diretrizes do comando. Os marinheiros, a grande maioria da tripulação, são a base dessa pirâmide, eram quem faziam realmente todas as fainas do navio e só deveriam obedecer às ordens. Diegues os classifica como “proletários do mar”^{XXX} constituindo assim um mercado de trabalho super-explorado e instável.

Através de nossas pesquisas ficou claro que sem ajuda externa, principalmente da maior potência do mundo na época, os Estados Unidos, e da atuação heróica dos marinheiros brasileiros, não seria possível a defesa territorial do nosso país, fato que foi ocasionado principalmente devido ao fator hemisferial da continentalidade do nosso país, alinhado com o continente norte-americano. O Brasil tinha que ter uma defesa forte do seu território, principalmente das suas águas costeiras, que evitariam atuação de forças Eixistas no nosso país, no nosso continente e até mesmo que pudessem se alojar no nosso país ou continente sul-americano a fim de desferir ataques aos Estados Unidos, baseados no nosso país. Somente com uma Marinha de Guerra forte era que esse fato poderia ser evitado, e foi de fato.

Notas

^I Mestrando em Arqueologia (PROARQ-UFS). E-mail: oarrudaporto@hotmail.com. Trabalho orientado pelo Prof. Dr. Gilson Rambelli (PROARQ-UFS)

^{II} ORSER JR, Charles E. Introdução à Arqueologia Histórica. Tradução e apresentação Pedro Paulo Abreu Funari. Belo Horizonte: Oficina de Livros, 1992.

^{III} HODDER, I. Theory and practice in archaeology.— (Material cultures). London: Routledge, 1992.

^{IV} MUCKELROY, K. Maritime Archaeology. Cambridge University Press, 1978.

^V DUARTE, Paulo Q. O Nordeste na II Guerra Mundial. Antecedentes e ocupação. Rio de Janeiro: Record, 1971.

^{VI} HODDER, I, Op. cit.

^{VII} MARTINS, H. L.; CASTRO, A. A. C. A Marinha na Segunda Guerra Mundial. História Naval Brasileira, v. 5, tomo II, p. 257-434. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.

^{VIII} CAMPBELL, H. A Marinha Mercante na Segunda Guerra. Recordações de sua luta. Rio Janeiro: Record, 1993.

^{IX} MARTINS, H. L.; CASTRO, A. A. C. Estórias Navais Brasileiras. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.

^X CAMPBELL, H, Op. cit.



^{XI} MARTINS; CASTRO, Op. Cit.

^{XII} Idem.

^{XIII} BONALUME, Neto, Ricardo. A Nossa Segunda Guerra: Os Brasileiros em Combate (1942-1945). Expressão e Cultura, 1995.

^{XIV} MARTINS, H. L.; CASTRO, Op. cit, p. 284.

^{XV} BONALUME, Neto, Ricardo, Op. Cit.

^{XVI} MARTINS, H. L.; CASTRO, A. A. C, Op. Cit.

^{XVII} Idem.

^{XVIII} MASON, D. Submarinos Alemães: a arma oculta. Rio de Janeiro: Renes, 1975.

^{XIX} MARTINS, H. L.; CASTRO, A. A. C, Op. Cit.

^{XX} BONALUME, Neto, Ricardo, Op. cit.

^{XXI} RAMBELLI, Gilson. Reflexões sobre o patrimônio cultural subaquático e a Arqueologia. In: Os caminhos do patrimônio no Brasil. Goiânia: Alternativa, 2006, p.163.

^{XXII} MARTINS, H. L.; CASTRO, A. A. C, Op. Cit.

^{XXIII} Idem.

^{XXIV} BONALUME, Neto, Ricardo, Op. Cit.

^{XXV} MARTINS, H. L.; CASTRO, A. A. C, Op. cit, p. 48.

^{XXVI} BONALUME, Neto, Ricardo, Op. Cit.

^{XXVII} ZARANKIN. Arqueologia de la Arquitectura. Modelando al Individuo Disciplinado em la Sociedad Capitalista. Revista de Arqueologia Americana, nº 22, 2003 p. 25-39.

^{XXVIII} Idem.

^{XXIX} MUCKELROY, K, Op. cit.

^{XXX} DIEGUES, A. C. Pescadores, Camponeses e Trabalhadores do Mar. São Paulo, Editora Ática, 1983.

Referências Bibliográficas

ALBUQUERQUE, A. L. P.; SILVA, L. F. **Introdução a história marítima brasileira**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006

BLOT, Jean-Yves. **O mar de Keith Muckelroy: o papel da teoria na arqueologia do mundo náutico**. Al-Madan. Almada, Centro de Arqueologia, série 2, n.8, p. 41-55, 1999.

BONALUME, Neto, Ricardo. **A Nossa Segunda Guerra: Os Brasileiros em Combate (1942-1945)**. Expressão e Cultura, 1995.

CAMPBELL, H. **A Marinha Mercante na Segunda Guerra. Recordações de sua luta**. Rio Janeiro: Record, 1993.



DIEGUES, A. C. **Pescadores, Camponeses e Trabalhadores do Mar**. São Paulo, Editora Ática, 1983.

DUARTE, Paulo Q. **O Nordeste na II Guerra Mundial. Antecedentes e ocupação**. Rio de Janeiro: Record, 1971.

DURAN, L. D. **Arqueologia Marítima de um Bom Abrigo**. 2008. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP: MAE- USP, São Paulo, 2008.

_____. Povos e Mares: Uma Retrospectiva de Socio-Antropologia Marítima. In.: **Povos e Mares: Leituras em Antropologia Marítima**. Nupaub, 1995.

HODDER, I. **Theory and practice in archaeology.— (Material cultures)**. London: Routledge, 1992.

MARTINS, H. L.; CASTRO, A. A. C. **Estórias Navais Brasileiras**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.

_____. **A Marinha na Segunda Guerra Mundial. História Naval Brasileira**, v. 5, tomo II, p. 257-434. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.

MASON, D. **Submarinos Alemães: a arma oculta**. Rio de Janeiro: Renes, 1975.

MUCKELROY, K. **Maritime Archaeology**. Cambridge University Press, 1978.

ORSER JR, Charles E. **Introdução à Arqueologia Histórica**. Tradução e apresentação Pedro Paulo Abreu Funari. Belo Horizonte: Oficina de Livros, 1992

RAMBELLI, Gilson. Reflexões sobre o patrimônio cultural subaquático e a Arqueologia. In: **Os caminhos do patrimônio no Brasil**. Goiânia: Alternativa, 2006, p.153-69

ZARANKIN. Arqueologia de la Arquitectura. Modelando al Individuo Disciplinado em la Sociedad Capitalista. **Revista de Arqueologia Americana**, nº 22, 2003 p. 25-39.