



## UM PERSONAGEM DA HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA

---

*CMG (RM1) Pedro Gomes dos Santos Filho*

---

Em 1784, quando tomava conta de algumas cabeças de gado próximo ao rio Bendengó, nos sertões de Monte Santo, Província da Bahia, um menino encontrou uma pedra de cor amarronzada, bem diferente das outras da região. A pedra era grande, com dois metros de diâmetro e mais de cinco toneladas de peso. Em 1810, um grupo de cientistas da Sociedade Real de Londres atestou se tratar de um meteorito que se chocou com a Terra em data desconhecida. A pedra ficou conhecida como o Meteorito de Bendengó.

Tempos depois, após a decisão de transportar o meteorito para a Corte, no Rio de Janeiro, coube ao Imperador escolher alguém para dirigir a difícil faina, que já tentada uma vez, fracassara. Quem teria as qualificações necessárias para tal empreendimento? Quem possuiria conhecimentos de engenharia e da prática marinheira de manobrar com poleame, aparelhos de laborar e acessórios? Resposta: um Oficial de Marinha. D. Pedro II convidou pessoalmente o Primeiro-Tenente da Armada José Carlos de Carvalho.

O escolhido pelo Imperador tornou-se Aspirante em 1864, ano em que ingressou na Marinha Joaquim Cândido Nascimento, herói da Guerra do Paraguai que ostenta seu nome em um dos Avisos de Instrução da Escola Naval.

No ano seguinte, o Aspirante Carvalho embarcou na canhoneira de rodas “Henrique Martins” e, sob o Comando do então Primeiro-Tenente Jerônimo Gon-

çalves, seguiu para o Paraguai. Regressou à EN para completar os estudos. Em 1867 estava de volta ao Teatro de Operações. Participou de diversas ações de combate durante dois anos e cinco meses, seu tempo de campanha. Chegou a ser ferido em duas ocasiões. Como Segundo-Tenente, comandou chatas bombardeiras, tomadas dos paraguaios em Riachuelo, e imediatou dois navios: Monitor Rio Grande e Encouraçado Colombo. Foi condecorado como Cavaleiro da Ordem Imperial do Cruzeiro e com a Medalha de Bravura Militar.

Com um início brilhante, parecia que a sua carreira na Marinha seria um sucesso. Nem tanto. Após a guerra, serviu em vários navios e dedicou-se ao estudo de máquinas. Tudo ia bem, quando na função de Diretor da oficina de máquinas do Arsenal de Marinha de Mato Grosso desentendeu-se com o Inspetor do Arsenal. Submetido a Conselho de Guerra sob a acusação de ter desrespeitado seu superior hierárquico, foi sentenciado com 30 dias de prisão. Mesmo tendo sido absolvido posteriormente pelo Superior Conselho Militar, pediu demissão do Serviço da Armada.

José Carlos deixou a Marinha, mas não saiu da História. Em dezembro de 1879, ocorre nas ruas do Rio de Janeiro um protesto contra a cobrança de vinte réis, ou seja, um vintém, nas passagens dos bondes, instituída pelo Ministro da Fazenda, Afonso Celso de

Assis Figueiredo, futuro Visconde de Ouro Preto. O protesto, conhecido como a Revolta do Vintém, contou com a participação direta do tenente Carvalho, que se juntou aos maiores instigadores do tumulto.

*“Na manhã de 1º de janeiro, quando o imposto começaria a vigorar, o governo mandou postar policiais e tropas de linha nas estações e locais mais concorridos. A exaltação popular ultrapassou qualquer expectativa. O povo aplaudia freneticamente os oradores antimonarquistas como Ferreira de Menezes, Ferro Cardoso, Lopes Trovão, José do Patrocínio e o tenente Carvalho, vivendo mais entusiasmadamente os discursos mais radicais.”<sup>1</sup>*

A perturbação da ordem pública foi grave. Aos gritos de “Fora o vintém!” a população espancou condutores, virou bondes e arrancou trilhos das ruas do centro da cidade. Nas trincheiras de paralelepípedo da Rua Uruguaiana, José Carlos de Carvalho foi detido por ordem do Almirante Elisário Barbosa e recolhido, junto com seu irmão Carlos Augusto, oficial da ativa, à Corveta (reclassificada mais tarde como cruzador) Guanabara.

Fora da Marinha, onde poderia trabalhar um ex-oficial, com apurada formação técnica e experiência da vida no mar? Em diversos locais e profissões afins, mas dificilmente como jornalista. Entretanto, não foi este o pensamento de José Carlos. Ao deixar o Serviço Ativo, tornou-se repórter da *Gazeta de Notícias*, jornal antimonarquista e abolicionista, considerado o órgão de imprensa mais popular do Rio de Janeiro.

Mesmo sendo um republicano convicto, ou talvez por causa disso, foi um dos três repórteres escolhidos para acompanhar D. Pedro II na sua viagem a Minas Gerais, em 1881. Era a primeira vez que uma comitiva imperial se fazia acompanhar por jornalistas. Além do jornal, Carvalho também representava “A Revista Ilustrada”, fundada pelo caricaturista Angelo Agostini, em 1876. Quando a comitiva deixou Ouro Preto para visitar outras cidades, o repórter deu um “furo de reportagem” ao presenciar a queda do Imperador do seu cavalo, quando o animal se assustou com um grupo de mulheres que apareceram para saudar o monarca. O tombo foi notícia e alvo de caricatura publicada na revista, tendo grande repercussão. Mas não foram somente as atividades jornalísticas que deixaram o repórter (ou seria tenente?) em evidência.

*“A volta a Ouro Preto foi marcada por um incidente provocado por José Carlos de Carvalho. Nas páginas da Revista Ilustrada, o incauto jornalista comentou que as mulheres da capital mineira eram liberais e acessíveis, além de ser ‘belas, meigas, atraentes, de olhos negros que prometiam tanto quanto...’. Ele seguramente desconhecia o terreno onde pisava. A população revoltou-se e ameaçou linchar o repórter, que teve que fugir disfarçado com roupas fornecidas pelo mordomo do Imperador. O agitador de 1880 aprendeu o que significava estar do outro lado do motim. A partir desse episódio, com receio de outra inconflidência mineira, A Revista Ilustrada deu por encerrada a sua cobertura da viagem.”<sup>2</sup>*

Visconde ou cidade, Ouro Preto decididamente não dava sorte para o nauta jornalista.

Ser tenente e repórter não bastava; José Carlos de Carvalho era também engenheiro. E dos bons. Trabalhou em diversas empresas, inventou um sistema de sinalização elétrica adotado pela Marinha e, seis anos após suas peripécias em Minas Gerais, foi escolhido pelo Imperador para capitanear a faina de transporte do meteorito de Bendengó, com início em sete de setembro de 1887.

*“Projetada por José Carlos de Carvalho, mandou-se construir uma carreta que, engenhosamente, poderia andar sobre trilhos, ou sobre rodas, dependendo das condições encontradas no trajeto. A carreta possuía dois pares de grandes rodas de madeira, para rodar em solo, e na parte interna, especialmente calculadas, rodas metálicas para rodar sobre trilhos, de tal modo que, estando sobre estes últimos, as rodas de madeira não tocassem o chão. Por vezes, o carretão era puxado por juntas de boi. Noutras ocasiões, pondo-se em prática as habilidades de um marinheiro, tirava-se proveito do emprego de estralheiras, talhas dobradas, patescas e estropos, e de todas as engenhosas disposições de cabos e roldanas de que o homem do mar sabe servir-se para, com esforços relativamente pequenos, locomover pesos consideráveis.”<sup>3</sup>*

<sup>1</sup> MELLO, Maria Tereza Chaves de. *A República consentida*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2007.

<sup>2</sup> CARVALHO, José Murilo de. *D. Pedro II*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

<sup>3</sup> [www.meteoritos\\_brasileiros.kit.net](http://www.meteoritos_brasileiros.kit.net).

No dia 25 de novembro, a carreta executou os primeiros movimentos sobre o leito do riacho Bendengó. Em junho do ano seguinte, o meteorito foi entregue no Arsenal da Marinha, ato que contou com a presença da Princesa Isabel. Mais tarde, foi transportado para o Museu Nacional, onde se encontra até hoje.

A princípio, pode parecer que a difícil e importante tarefa trouxe benefícios financeiros para o seu condutor. Afinal, foi uma iniciativa do Imperador, um trabalho pesado, com duração de quase um ano. Entretanto, José Carlos de Carvalho prestou seus serviços gratuitamente, sem nada receber em recompensa, atitude não rara de alguns homens públicos da época.

Pouco mais de um ano após a chegada do meteorito, quem chega à Corte é a República. Em contraste com a partida relativamente tranquila da família imperial rumo ao exílio na Europa, o fim de século no Brasil é bastante tumultuado. A Marinha tem papel de destaque. Em 1891, Movimento da Esquadra capitaneado pelo Almirante Custódio José de Melo provoca a renúncia do Marechal Deodoro. Floriano Peixoto assume a Presidência. Em setembro de 1893, Custódio, seu Ministro da Marinha, intima o Presidente a renunciar e deflagra a Revolta da Armada.

José Carlos de Carvalho atuou nos dois movimentos sem repetir o aliado. Teve participação ativa ao lado de Custódio, em 1891. Aproveitou o seu cargo de diretor das Docas do Rio de Janeiro para fornecer lanchas civis e suprimentos para os navios insurgentes, contando com a ajuda do irmão, oficial do cruzador Primeiro de Março. Ao final do Movimento, foi agraciado com o título de Capitão-Tenente honorário da Armada. O desentendimento com o Almirante veio após escrever um artigo, dando a entender que a sua ação havia sido decisiva, minimizando a importância do companheiro de causa. No início de 1892, ao discordar de iniciativas políticas de Custódio, então Ministro da Marinha, teve seu posto honorário cassado e foi desterrado para Macapá.<sup>4</sup>

Quando regressou, em outubro do mesmo ano, Custódio já havia saído do Ministério e José Carlos recebeu de volta seu posto honorário. Na Revolta da Armada ficou do lado de Floriano no apoio às forças leais ao Marechal de Ferro contra os aliados do Almirante. Não embarcou, agiu em terra. Na fase final do conflito, foi a bordo do navio capitânia da Esquadra legal, levar ao

Comemch, Almirante Jerônimo Gonçalves, seu antigo Comandante na Guerra do Paraguai, a notícia de que os revoltosos haviam abandonado navios e fortalezas e se asilado nas corvetas portuguesas fundeadas na Baía de Guanabara. Por seus serviços recebeu promoção ao posto de Capitão-de-Mar-e-Guerra honorário.

Além de CMG honorário, José Carlos de Carvalho representava o povo. Era, também, político. Foi como Deputado que chefiou a comitiva de parlamentares do Distrito Federal na homenagem ao Almirante Gonçalves pela vitória final sobre os revoltosos, ocorrida após os combates em Santa Catarina. Próximo à ilha de Cotunduba, a comitiva embarcou no cruzador “Andrada”, capitânia da Esquadra legalista que, formada em três colunas, preparava-se para entrar no Rio de Janeiro. Mais uma vez, José Carlos de Carvalho teve contato com o Almirante Gonçalves. A amizade dos dois militares ficou novamente registrada por ocasião do falecimento do Almirante, em 1903, quando em sessão magna do Clube Militar foi homenageado pelo seu antigo Aspirante, em discurso enaltecendo as qualidades do ex-chefe.

A Revolta da Armada prejudicou bastante a posição da Marinha no contexto nacional. As perdas de pessoal e material tornaram a sua força de combate praticamente sem valor. Em julho de 1904, diante dessa situação, o Deputado Laurindo Pitta defendeu arduamente no Congresso Nacional um ambicioso programa de construção de meios flutuantes e estabelecimentos de apoio a esses meios, delineado pelo Almirante Julio de Noronha, Ministro da Marinha. O programa já havia sido aprovado na Câmara, quando as lições da batalha de Tsushima (1905) provocaram significativas mudanças nos conceitos estratégicos e táticos da guerra no mar. Em decorrência, surgiram algumas opiniões discordantes ao programa, entre elas a do Deputado Federal pelo Rio Grande do Sul José Carlos de Carvalho quando, na sessão de 3 de julho de 1906, observou, com base no que havia visto em termos de construção de navios de guerra, na viagem à Europa que acabara de fazer, que julgava precipitada a decisão de implementar-se desde logo o programa aprovado.<sup>5</sup>

Em 15 de novembro de 1906, assumiu a Presidência da República o Conselheiro Afonso Pena e, com ele, o novo ministério. O Ministro da Marinha, Almirante

<sup>4</sup> MARTINS, Hélio Leôncio. *A revolta da Armada. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed.*, 1997.

<sup>5</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira. Quarto Volume.* Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 2001.

Alexandrino de Alencar, com apoio do Chanceler brasileiro, Barão do Rio Branco, e em harmonia com o pensamento do Deputado Carvalho, conseguiu a aprovação de um novo programa, que resultou na obtenção de vários navios, entre eles dois belos encouraçados, cujo projeto tinha como modelo o inglês *Dreadnought*. Carlos de Carvalho não sabia, mas anos mais tarde ele estaria a bordo dessas belonaves, com o seu uniforme de gala, chapéu armado e sobrecasaca, sendo recebido com as honras de estilo. Entretanto, não seria uma homenagem. Os cerimoniais não eram presididos pelos Comandantes dos navios, mas por marinheiros revoltados que, após ferir e assassinar oficiais e praças, ameaçavam o Rio de Janeiro com a artilharia dos encouraçados.

Na manhã do dia seguinte à deflagração da Revolta dos Marinheiros, ocorrida em 22 de novembro de 1910, o Deputado e Capitão-de-Mar-e-Guerra honorário José Carlos de Carvalho recebeu a missão do chefe do seu partido, Senador Pinheiro Machado, para negociar com os marujos em nome do Governo. Menos de 72 horas depois o Congresso Nacional decretou a anistia. No dia seguinte à assinatura do decreto, os navios entraram no porto e a rebelião terminou. Se na Revolta do Vintém o Tenente foi incendiário, na dos Marinheiros, o Comandante agiu como bombeiro. Cumpriu sua missão, mas não se livrou de críticas da oficialidade naval.

“O Deputado José Carlos de Carvalho, com seu posto honorífico e passado naval, não foi perdoado

por ter-se aproximado dos rebeldes, assumindo sua defesa, e ‘apertando a mão dos assassinos dos colegas’. Passado tanto tempo, seus pecados tendem a ser absolvidos, quando se pensa que ele agiu como político, devendo solucionar, e depressa, um problema que terrorizava a nação, fazia perigar o equilíbrio do Governo, que era apoiado pelo seu partido. Considerando ser esta sua missão, o seu êxito foi absoluto. Pelo que por decisão do Congresso, considerando ‘relevantíssimos os serviços prestados na última revolta de marinheiros, expondo a sua vida a bem da causa pública’, foi por lei ‘revertido ao serviço da Armada, unicamente para efeito de sua reforma no posto de contra-almirante’.”<sup>6</sup>

Em 1911, o Almirante Carvalho, homem do mar, entusiasmou-se pela aviação. Tornou-se o primeiro Diretor Presidente do “Aeroclube Brasileiro”, entidade pioneira da aviação no país, que tinha como sócio fundador e Presidente de Honra Alberto Santos Dumont.

Oficial de Marinha, agitador, abolicionista, republicano, jornalista, engenheiro, aliado, inimigo, deputado, negociador, entusiasta da aviação, José Carlos de Carvalho, com seus defeitos e virtudes, era, mesmo na opinião dos seus adversários, um homem de ação. Da Guerra do Paraguai até a primeira década do século XX, seu nome está marcado para sempre nas páginas da História Naval Brasileira.

<sup>6</sup> MARTINS, Hélio Leôncio. *A revolta dos Marinheiros*. São Paulo: Editora Nacional, 1988.

## BIBLIOGRAFIA

BRASIL. Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira*. Volume Quinto, Tomo IB. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1997.

BRASIL. Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira*. Quarto Volume. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 2001.

CARVALHO, José Murilo de. *D. Pedro II*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

GONÇALVES, Alberto Augusto. *Traços biográficos do Almirante Jerônimo Francisco Gonçalves*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1943.

MARTINS, Hélio Leôncio. *A revolta dos Marinheiros*, 1910. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1988.

\_\_\_\_\_. *A revolta da Armada*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed., 1997.

MELLO, Maria Tereza Chaves de. *A República consentida*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2007.

MOREL, Edmar. *A revolta da chibata*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1986.

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

ZUCOLOTO, Maria Elizabeth. *O meteorito de Bendegó*. Texto disponível em [http://www.meteoritos\\_brasileiros.kit.net](http://www.meteoritos_brasileiros.kit.net). Acesso em: 02 Set. 2009.