

HISTÓRIA E CULTURAS

Revista Eletrônica do Mestrado Acadêmico em História da UECE.

CANOPUS NOS MARES DO SUL. O “NAVIO BRANCO” EM AGUAS RIOGRANDINAS. REPRESSÃO NA CIDADE DE RIO GRANDE-RS NO CONTEXTO DO GOLPE CIVIL-MILITAR DE 1964

Robert Wagner Porto da Silva Castro*

Edgar Ávila Gandra**

Resumo:

O presente artigo constitui-se em uma releitura da atuação do navio hidrográfico *Canopus* na cidade brasileira de Rio Grande-RS, durante o contexto tensionado do ano de 1964. Neste sentido, considerando algumas especificidades da urbe riograndina, e ainda do momento político do país à época, analisou-se a presença do *Canopus* em águas riograndinas desde o ano de 1961. E, especialmente, seu emprego enquanto “navio prisão” e principal instrumento da repressão capitaneada pela Marinha do Brasil naquela cidade ainda durante os primeiros dias do mês de abril de 1964, por ocasião do Golpe Civil-Militar que instituiria uma ditadura no país naquele ano. Destarte, o presente trabalho busca contribuir para o entendimento acerca da maneira como foi executada a repressão em Rio Grande-RS ainda nos instantes de consolidação do golpe, bem como sobre o processo de construção de uma representação em torno da atuação do navio *Canopus* enquanto instrumento da repressão, a qual está presente no imaginário riograndino e, ainda nos dias atuais, compõe a memória dessa sociedade.

Palavras-chave: Canopus. Cidade de Rio Grande. Golpe Civil-Militar. Repressão.

Abstract:

The present article is a re-reading of the performance of the *Canopus* hydrographic ship in the Brazilian city of Rio Grande-RS, during the stressed context of the year 1964. In this sense; considering some specificities of the city riograndina, and still, of the political moment of the country to the time; the presence of *Canopus* in the waters of Rio Grande do Sul in 1961 was analyzed. In particular, its use as a "prison vessel" and main instrument of repression led by the Brazilian Navy in that city during the first days of April 1964, on the occasion of the Civil-Military Coup that would establish a dictatorship in the country that year. Thus, the present work seeks to contribute to the understanding of the way in which the repression in Rio Grande was carried out, even at moments of consolidation of the coup, as well as the construction of a representation around the performance of the *Canopus* ship as an instrument of repression, which constitutes the imaginary riograndino and, still in the present day, is present in the memory of that society.

Keywords: Canopus. City of Rio Grande. Civil-Military Coup. Repression.

Recebido: 12/09/2017

Avaliado: 28/09/2017

* Doutorando (bolsista CAPES) em História pelo PPGH da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul; Mestre em História pela Universidade Federal de Pelotas (2016); Professor Pesquisador do Núcleo de História Regional da Universidade Federal de Pelotas e colaborador do CITCEM da Universidade do Porto-PT.

** Doutor em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (2004), Professor Associado I da Universidade Federal de Pelotas atuando no Departamento de História, no Programa de Pós-Graduação em História; Professor colaborador do CITCEM da Universidade do Porto-PT.

Introdução

A temática abordada neste texto é ainda muito “viva” na sociedade brasileira: o Golpe Civil-Militar de 1964 e a conseqüente repressão que se abateu sobre o Brasil durante as duas décadas que se seguiram. Tem sido objeto de análises e debates historiográficos que buscam contribuir para uma compreensão mais aprofundada acerca desse período tão tensionado da história recente brasileira. Entretanto, não obstante o tamanho continental de nosso país, a maior parte dessas análises se debruçam somente sobre os seus grandes centros, ficando assim grande parte das localidades brasileiras relegadas a poucos trabalhos de pesquisadores locais, ou ainda a uma lacuna historiográfica, como é o caso da cidade de Rio Grande-RS. Nesse sentido, consideramos necessário o aprofundamento e a ampliação do debate historiográfico acerca deste momento ainda tão nebuloso de nossa história. E é com este intuito que no presente artigo analisaremos a implementação da repressão na urbe riograndina nos instantes iniciais do golpe no mês de abril de 1964, problematizando o fato de ter sido atribuída à Marinha a tarefa de capitanear as ações, bem como discutir o cenário em que eventuais lideranças riograndinas foram perseguidas e presas no navio hidrográfico Canopus, principal instrumento de repressão empregado na cidade, para mitigar ou impedir ações de resistência na região. Busca-se ainda compreender, enquanto consequência dessa atuação repressiva, a idealização de uma representação que passou a constituir a memória da sociedade riograndina naquele momento histórico, e sua importância para o exercício do controle social naquela cidade à época.

Rio Grande-RS, a “Cidade Vermelha”

Paradoxalmente à sua pouca notoriedade perante o senso comum da sociedade brasileira atual, a cidade de Rio Grande teve destacada importância no cenário político-econômico, não apenas do estado gaúcho, mas a nível nacional. Isto devido ao reconhecido histórico de atividades industriais exercidas na cidade que contribuiu sobremaneira para o desenvolvimento de uma forte tradição sindical. Naquela cidade situava-se o único porto oceânico do Estado do Rio Grande do Sul e um dos maiores do país. Desse modo, não obstante a relevância estratégica político-econômica do Rio Grande para o Brasil ressaltasse ainda sua importância simbólica para a força naval brasileira, pois era a cidade natal de Joaquim Marques Lisboa, o Almirante Tamandaré, patrono da Marinha Brasileira. A relação estabelecida entre a urbe riograndina e a

Marinha remete à constituição do tecido social da cidade, transcendendo assim à simples presença de uma instituição militar em uma pequena localidade. Essa relevância, especialmente no contexto do golpe de 1964, fica evidente quando percebemos o modo e a intensidade com que atuou a repressão na cidade.

O fato da força naval ter sido incumbida de capitanear as ações no sentido de assegurar a efetivação do golpe, deveu-se não somente a ser esta a arma de maior representatividade na cidade, cuja maior autoridade militar à época era o capitão de mar e guerra Mário Rodrigues da Costa, comandante da principal organização militar da Marinha no Estado gaúcho, a Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul (CPRS); mas por se tratar de uma localidade onde os segmentos de trabalhadores portuários, marítimos e marinheiros eram marginalizados, assim como a própria região onde se situa o porto e seus locais de moradia. Aspecto que associado ao cenário nacional, marcado por intensas mobilizações de segmentos trabalhistas e estudantis, na busca por avanços em direitos e garantias sociais, demandou forte atuação repressiva da Marinha, sobretudo pela relevância do Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários de Rio Grande.

Esses segmentos profissionais compartilhavam o porto enquanto espaço de trabalho, mas estabeleciam pontos de contato não somente no *locus* portuário, mas sobretudo em seus locais de moradia e diversão. Frequentavam bares, baixos meretrícios localizados na zona portuária, e estabeleciam residência nos bairros Getúlio Vargas e Santa Tereza, situados nas imediações do porto. Essas localidades também eram frequentadas por marinheiros, que devido à proximidade da CPRS e à frequência com que os navios da Marinha visitavam o porto riograndino, lá fixavam residência e estabeleciam laços afetivos, aprofundando assim as relações desses militares e da própria instituição com a comunidade riograndina.

Desse modo categorias como estivadores, marítimos e portuários da cidade de Rio Grande mantinham entre si uma “perigosa proximidade”, especialmente no contexto político social tensionado vigente no país à época. Nesse cenário o alto comando da Marinha empreendeu esforços no sentido de implementar a repressão naquela cidade desde os primeiros dias de abril de 1964. Instante esse em que o chamado comando da revolução ainda não contava com o apoio definitivo do 3º Exército e das forças policiais no Rio Grande do Sul.

Mas de modo a proporcionar uma melhor compreensão sobre a relevância estratégica e simbólica da urbe riograndina à época, não somente para a Marinha, mas também em um contexto nacional, faz-se necessário historiar brevemente acerca da cidade e seus aspectos considerados relevantes para o presente estudo.

Fundada com propósito de assegurar a posse portuguesa e contribuir com a defesa da extremidade sul da colônia, ainda no século XVIII, a Vila do Rio Grande de São Pedro¹ tinha grande importância estratégica para a metrópole portuguesa, especialmente pelas constantes disputas territoriais na região platina. Após a independência do Brasil a cidade de Rio Grande manteve sua relevância no quadro regional, despontando como importante entreposto comercial, tanto para o mercado interno quanto para o comércio exterior, e ainda como principal porto da região sul do país. Nesse cenário, que mesclava forte presença militar e um crescente nas atividades mercantis, especialmente aquelas relacionadas diretamente com a produção voltada para o comércio marítimo, a urbe riograndina passou por significativas transformações no século XIX.

Desenvolvendo-se a partir de sua predisposição natural para as atividades marítimas e portuárias – somadas às escolhas estratégicas de colonização e ocupação do território – Rio Grande concentrou um grande número de trabalhadores e abrigava uma população itinerante, característica das cidades portuárias. Assim, em detrimento do fato de não se constituir mais enquanto centro administrativo da província gaúcha, já em fins do século XIX Rio Grande passou por um processo de industrialização característico das grandes cidades e capitais portuárias do país. No início do século XX já contava com uma significativa população urbana voltada para atividades ligadas diretamente ao comércio e à indústria e com forte ligação com o porto. Estas características contribuíram para a formação de uma mentalidade de classe entre os trabalhadores riograndinos, bem como para a preponderância dos sindicatos ligados às atividades portuárias no contexto das crescentes mobilizações sindicais na cidade, conferindo à Rio Grande alcunha de “cidade vermelha”. Nesse sentido, de acordo com Edgar Gandra²:

Rio Grande foi um dos primeiros municípios do país a sofrer um processo de industrialização e, conseqüentemente, a presenciar o *fazer-se*³ da classe operária. Surgiu, neste momento, um segmento de classe que marcou de forma significativa o contexto da sociedade riograndina, referimo-nos aos trabalhadores portuários. [Grifo do autor]

Nesse ambiente de significativa importância estratégica e econômica para o país, associado à forte tradição marítima e sindical, Rio Grande ainda se revestia de grande relevância simbólica para a força naval brasileira. Entre os detalhes que revelam esse simbolismo para a Marinha, destaca-se o fato de que tanto o Almirante Tamandaré, patrono da força naval brasileira, ocupante do posto máximo da hierarquia naval, quanto o imperial marinheiro Marcílio

¹ Foi centro administrativo da província de São Pedro do Rio Grande do Sul até a invasão espanhola (1763-1776) quando perdera definitivamente a condição de centro administrativo para Porto Alegre (ALVES e TORRES, 1997, p.36).

² GANDRA, Edgar Ávila. **O cais da resistência. A trajetória do Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários de Rio Grande nos anos de 1959 a 1969**. Cruz Alta: UNICRUZ, 1999. p.12.

³ A expressão utilizada pelo autor refere-se ao sentido que é dado por E.P. Thompson ao processo de formação da classe operária. Segundo Thompson (1987, p.9 apud GANDRA, 1999, p.12) “[...] fazer-se porque é um estudo sobre um processo ativo, que se deve tanto à ação humana quanto aos condicionamentos.”

Dias, herói da Batalha Naval do Riachuelo e representante da base da pirâmide hierárquica daquela instituição militar, eram nascidos na urbe riograndina.

Algo de grande valor simbólico para a Marinha brasileira e que contribuía para denotar a relação intensa da população com as atividades voltadas para o mar e com a própria instituição militar-naval. O que leva à reflexão sobre a significativa relevância simbólica do emprego do “navio branco”, o *Canopus*, enquanto principal instrumento de repressão da Marinha na “cidade vermelha”, em um contexto já tão traumático como o abril de 1964.

Ao longo da primeira metade do século XX, Rio Grande experimentou uma intensa industrialização e um conseqüente aumento nas atividades mercantis através de seu porto. Nesse cenário, a categoria de trabalhadores se destacou em suas mobilizações, alcançando significativa notoriedade diretamente ligada à importância do porto. Os portuários passaram a ter destacada atuação na cena política da cidade e em 1960 constituíram o Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários de Rio Grande-RS, que desde a sua criação já assumia posição de liderança frente a outros sindicatos e associações de trabalhadores locais. Esta liderança se deu especialmente nos tensionados momentos de reivindicações trabalhistas e mobilizações sociais vivenciados pelo país nos anos iniciais da década de 1960. Dessa maneira, em um universo onde as similitudes entre portuários, estivadores e marinheiros transcendiam questões inerentes unicamente ao aspecto profissional, a já citada “perigosa proximidade” destes e outros segmentos na urbe riograndina se configurou ainda mais “perigosa” no contexto da mobilização dos marinheiros da Associação de Marinheiros e Fuzileiros Navais do Brasil (AMFNB)⁴, especialmente a partir do ano de 1963, quando se agravou a crise entre os integrantes da associação “fuzinauta”⁵ e a alta administração naval.

Em uma cidade pequena, em comparação aos grandes centros urbanos e capitais portuárias do país, se experimentava um intenso processo de industrialização fundamentado nas atividades de seu porto à semelhança de seus congêneres de cidades como Rio de Janeiro, Santos e Recife. Além disso, os portuários de Rio Grande enfrentavam os estigmas sociais comuns a todos os trabalhadores do *locus* portuário e aos seus bairros, localizados nas proximidades do porto, onde residiam a grande maioria dos portuários, estivadores, marítimos e marinheiros. Nesse sentido, Edgar Gandra⁶ afirma que:

⁴ Para saber mais ver: RODRIGUES, Flávio Luís. *Vozes do mar, o movimento dos marinheiros e o golpe de 1964*. São Paulo: Cortez, 2004; e ALMEIDA, Anderson da Silva. *Todo leme a bombordo – marinheiros e ditadura civil-militar no Brasil: da Rebelião de 1964 à Anistia*. Dissertação (Mestrado em História Social) Universidade Federal Fluminense – UFF. Niterói, 2010.

⁵ Termo empregado na Marinha para fazer referência a algo comum à marinheiros e fuzileiros navais.

⁶ GANDRA, Edgar Ávila. *O caos da resistência. A trajetória do Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários de Rio Grande nos anos de 1959 a 1969*. Cruz Alta: UNICRUZ, 1999. p.38.

[...] essa estigmatização possuía uma profunda relação com seu elevado estado de miserabilidade. Os portuários [...] possuíam precárias condições de vida, sejam em relação à moradia, à alimentação ou ao vestuário. [...] Os próprios trabalhadores reconhecem que sua pobreza atraía a desconfiança da classe mais abastada, que os consideravam potencialmente capazes de violências e furtos. Neste sentido, são recorrentes nos periódicos locais de Rio Grande, as notícias sobre o “perigoso” bairro Getúlio Vargas, local considerado um antro de toda espécie de gente e, que deveria ser evitado.

Além das características sociais relacionadas à violência e ao pouco desenvolvimento intelectual, “os trabalhadores portuários de Rio Grande também eram enquadrados como vagabundos e alcoólatras”⁷. A proximidade entre estes segmentos de trabalhadores ultrapassava aspectos relacionados unicamente às suas características profissionais, alcançando questões de cunho social que, no contexto dos anos iniciais da década de 1960, eram basilares para as mobilizações de diversos segmentos sociais que se espalhavam pelo Brasil. Nesse quadro, a cidade de Rio Grande se constituía cenário de diversas categorias de trabalhadores, especialmente os vinculados ao porto, com uma cotidianidade fundamentada na pobreza, nas restrições e estigmas sociais. Passando a identificarem-se, em suas realidades sociais e universos de trabalho, enquanto membros de grupos ou segmentos específicos, mas que devido às suas origens e à realidade social que vivenciavam, tinham demandas bem semelhantes. Esse processo de “fazer-se” culminou com um significativo engajamento partidário sindical por parte daqueles trabalhadores, especialmente a partir dos primeiros anos da década de 1960.

Destarte, com base nesses aspectos é possível problematizar o modo e a intensidade como a força naval brasileira capitaneou a repressão na urbe riograndina durante os dias que se sucederam ao golpe. Analisando assim, suas motivações e as particularidades / especificidades na execução das ações durante a chamada “operação limpeza”. Especialmente o emprego daquele que seja, talvez, o símbolo maior da repressão militar na cidade de Rio Grande, o “navio branco” que ainda hoje faz parte do imaginário da população riograndina, o “navio prisão” que materializou a repressão conduzida pela Marinha em uma cidade tão intimamente ligada ao mar, o *Canopus*.

⁷ Ibid. p.39.

O “Navio Branco” em Águas Riograndinas

Já nos primeiros dias de abril de 1964 a cidade passou a vivenciar uma intensa repressão sob o comando do Capitão dos Portos do Rio Grande do Sul, mais alta autoridade naval do Estado gaúcho à época, sobre lideranças sindicais e políticas da cidade, bem como, sobre os que de alguma forma pudessem estar envolvidas com a mobilização da AMFNB.

Encomendado pelo Ministério da Marinha junto ao estaleiro *Ishikawajima Heavy Industries Co. Ltda.* o *Canopus* foi construído na cidade de Tóquio, Japão, e teve sua quilha batida em dezembro de 1956. Classificado como navio hidrográfico foi lançado ao mar em novembro de 1957 e em junho de 1958 navegou pela primeira vez em águas brasileiras, atracando no porto de Belém-PA no dia 24 daquele mês. Com a função principal de realizar pesquisas e estudos hidrográficos, o H-22⁸ também desempenhava atividades de apoio logístico em faróis e bases avançadas da Marinha ao longo do litoral brasileiro.

Incorporado à Armada o *Canopus* estava subordinado diretamente à Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), órgão naval ligado à navegação e ao tráfego aquaviário. Dessa maneira, o H-22 não contava com as características atinentes a um navio de guerra propriamente dito – armamentos orgânicos⁹, paióis de munição, radares de direção de tiro, sensores e contramedidas – contando apenas com armamentos portáteis¹⁰ para o serviço de sua tripulação.

Com um comprimento total de 77,90 metros¹¹ e uma tripulação fixada em 106 militares – sendo 14 oficiais e 92 praças¹² – o *Canopus* iniciou as atividades de levantamento hidrográfico na costa do Rio Grande do Sul no mês de abril de 1961, tendo concluído as mesmas no dia 29 de março de 1964¹³. Devido à complexidade da tarefa e de sua significativa relevância para a navegação no litoral gaúcho, especialmente no que tange a uma maior operacionalidade comercial do Porto de Rio Grande, o *Canopus* permaneceu efetivamente 11 meses e 3 dias¹⁴ em águas gaúchas durante a realização dos trabalhos. Intercalando essa missão com outras atividades relacionadas a levantamentos hidrográficos e apoios logísticos em diferentes localidades do litoral brasileiro. Foi durante esse período, mais precisamente a partir do ano de 1963 – quando foram assassinados três militares a bordo do *Canopus* – que a relação do navio com a cidade começou a transcender os aspectos relacionados unicamente às atividades hidrográficas ali realizadas, dando início à construção de uma imagem que seria reforçada no ano seguinte, por

⁸ Indicativo visual do navio, pintado em ambos os bordos da proa da embarcação.

⁹ Armamentos que compõem a estrutura do navio, tais como: canhões, metralhadoras, lançadores, etc.

¹⁰ Armamentos que podem ser portados e empregados por uma única pessoa, tais como: pistolas, submetralhadoras e fuzis.

¹¹ Arquivo da Marinha do Brasil (ARQMAR) – Navio Hidrográfico *Canopus* - Livro do Navio – Dados gerais, características e altitudes principais.

¹² ARQMAR – Navio Hidrográfico *Canopus* - Livro do Navio, capítulo XXXIII, folha III (0930) – Lotação total do navio, oficiais e praças.

¹³ ARQMAR – Navio Hidrográfico *Canopus* - Livro do Navio, capítulo III, folha 3aa (0131).

¹⁴ ARQMAR – Navio Hidrográfico *Canopus* - Livro do Navio, capítulo III, folha 3ab (0132).

ocasião do golpe, passando a constituir o imaginário da sociedade riograndina durante as décadas que se seguiram e se fazendo ainda muito presente nos dias atuais.

Exatamente na noite de 14 de junho de 1963, quando o H-22 encontrava-se atracado no porto velho de Rio Grande, ocorreu o assassinato do capitão de fragata Arnaldo da Costa Varella, do capitão de corveta Antonio Manhães de Mattos e do marinheiro de primeira classe Silvio de Farias¹⁵, todos mortos pelo marinheiro de primeira classe Lourival Vicente da Silva. Tendo como motivação aparente uma punição aplicada pelo comandante do navio ao marinheiro Lourival, em virtude de um desentendimento entre este militar e o marinheiro assassinado. Esse crime teve grande repercussão em toda Marinha, impactando sobremaneira não somente a tripulação do navio, mas também toda população riograndina. Isto devido não somente às circunstâncias e à brutalidade do crime, no qual três homens foram covardemente assassinados enquanto dormiam, mas também pela escalada da crise entre a AMFNB e a alta administração naval, em um cenário de ebulição social e polarização política vivenciado pelo país à época. Esse cenário se potencializava em uma cidade com as características sociais, políticas e econômicas de Rio Grande, depositária de uma forte tradição de mobilizações de trabalhadores, especialmente portuários e marítimos. Nesse sentido, Mario Rodrigues da Costa, então Capitão dos Portos do Rio Grande do Sul, anos depois – já como vice-almirante reformado – afirmou o seguinte:

[...] *Canopus* havia chegado ao Porto de Rio Grande e fui visitar seu Comandante, CF Arnaldo da Costa Varella [...] Durante o encontro, dei conhecimento da situação na área de Rio Grande e sugeri medidas de segurança. Eles achavam que não seriam necessárias. [...] ¹⁶

No trecho acima Mario Rodrigues deixa subentendido que a “situação na área de Rio Grande” não era das mais seguras, tendo em vista que teria sugerido “medidas de segurança” ao comandante do navio, que as teria considerado desnecessárias, mesmo não conhecendo tão bem a localidade quanto o Capitão dos Portos.

Considerando que o *Canopus* se fazia presente naquele porto com considerável frequência desde o ano de 1961, podemos acreditar que por alguma razão o Capitão dos Portos acreditava ser necessário implementar medidas adicionais de segurança, além daquelas rotineiramente empregadas. Mas ficam algumas dúvidas, especialmente sobre que medidas teriam sido sugeridas pelo Capitão dos Portos e qual seria a “situação” em Rio Grande que o teria levado a apresentar tais sugestões ao comandante do H-22. Nesse sentido, o trecho seguinte do relato de Mario Rodrigues denota a apreensão do oficial em relação à situação a bordo do “navio branco”¹⁷ logo após ser informado sobre o ocorrido:

¹⁵ Comandante, Imediato e despenseiro do *Canopus*, respectivamente. Arquivo da Marinha – Livro do Navio – Comissões realizadas, folha 0035.

¹⁶ ARQMAR – Navio Hidrográfico *Canopus* - Livro do Navio, capítulo III, folha 3n1.

¹⁷ Como são conhecidos na Marinha os navios subordinados à DHN.

Recordo-me que foi numa noite fria, de céu encoberto, de chuva fina e vento um tanto forte, que no início da madrugada, tocaram a campainha e bateram na porta principal de minha casa [...] Uma pessoa relativamente moça me informou que haviam matado o Comandante (*sic.*) e o Imediato (*sic.*) do NHi Canopus, que estava atracado no Porto Velho (*sic.*). [...] ao tomar conhecimento da informação pensei que talvez se tratasse de um motim a bordo. [...] Ao chegar próximo do (*sic.*) portaló do navio, pudemos perceber que não havia indícios que pudessem confirmar a natural turbulência que um motim provocaria. [...] Quando cheguei ao navio notei um ambiente estranho; recomendei ao Ajudante¹⁸ (*sic.*) que ficasse no cais e eu embarcaria. Caso notasse algo anormal, fosse ao quartel do 7º Grupo de Artilharia de Costa e trouxesse tropa suficiente para agir adequadamente.¹⁹

Ao ser informado sobre o assassinato do comandante e do imediato do navio, o Capitão dos Portos logo pensou tratar-se de um motim a bordo, e, convicto nesse pensamento, seguiu para o *Canopus* juntamente com seu ajudante. Esse fato nos leva a refletir se as sugestões de segurança feitas pelo oficial ao comandante Varella, não estariam relacionadas ao agravamento da crise entre a cúpula naval e a associação “fuzinauta” no Rio de Janeiro-RJ, bem como a seus eventuais desdobramentos a bordo do navio e na própria cidade de Rio Grande. Ou ainda, ao clima de ebulição política e mobilizações de segmentos de trabalhadores ligados, principalmente, às atividades do porto riograndino.

Nos dias que se seguiram à morte do comandante Varella o navio ficou sob o comando do capitão-tenente Fernando de Queiroz Pinto de Mendonça, até o dia 17 de junho, quando se apresentou seu novo comandante, o capitão de fragata Maximiano Eduardo da Silva Fonseca²⁰. Sob seu comando o *Canopus* concluiu o levantamento hidrográfico da costa do Rio Grande do Sul. Mas não foi por esse feito que tanto o navio quanto seu novo comandante marcariam profundamente a memória da comunidade riograndina.

“O Abril de Chumbo na Cidade Vermelha”

No contexto do cenário político nacional, imediatamente após o golpe, a Marinha não considerava o 3º Exército – sediado no Rio Grande do Sul – como fiel à “revolução”. Por esse motivo coube ao Capitão dos Portos levar a cabo a execução imediata da necessária “operação limpeza” na urbe riograndina. Utilizando-se de todos os meios disponíveis em sua jurisdição para alcançar o sucesso de sua missão, entre os quais estava o *Canopus*, como é possível constatar a seguir:

¹⁸ Função atribuída ao segundo oficial mais antigo em uma capitania dos portos, substituto imediato do capitão dos portos.

¹⁹ ARQMAR – Navio Hidrográfico *Canopus* - Livro do Navio, capítulo III, folha 3n1-3n2.

²⁰ Anos depois foi nomeado Ministro da Marinha no governo do Presidente Figueiredo.

Os trabalhos de levantamento foram efetivamente concluídos no dia 29 de março de 1964, quando o navio atracou no porto de Rio Grande, após concluir as sondagens [...] A permanência no porto de Rio Grande a partir desta data foi uma consequência da Revolução, tendo o navio permanecido à quase totalidade do tempo, a partir do dia 1-4, fundeado ao largo, servindo inclusive como presídio temporário para um militar e 21 civis²¹, presos em consequência da Revolução. Nesse período, quando ainda não tinha presos a bordo, o navio suspendeu dia 2-4 com destino a Anhatomirim, cumprindo ordem do Comando do 5º Distrito Naval, tendo, entretanto, regressado à barra do porto poucas horas após, a fim de cumprir uma ordem do CEMA²² para bloqueio do porto, isto com o propósito principal de impedir a entrada de petroleiros, uma vez que ainda não havia uma definição clara, favoravelmente à Revolução, por parte do 3º Exército.²³

O trecho acima denota o posicionamento da alta administração naval no que concerne à cidade de Rio Grande e especialmente ao seu porto. Revela que a determinação para que o *Canopus* permanecesse na urbe riograndina partiu da cúpula naval, isto é, do CEMA, tendo como função inicial bloquear a barra do porto, e, em sequência, manter presos aqueles que fossem considerados subversivos ou “inimigos da revolução” naquela localidade. Este é um indício que nos remete mais uma vez à importância da “cidade vermelha” naquele contexto político, e ainda, à maneira rápida e implacável como a Marinha desencadeou e conduziu a repressão na cidade. Como que buscasse evitar, conter ou debelar uma eventual mobilização de determinados segmentos sociais. Nesse sentido se faz necessário uma densa descrição da repressão conduzida pela Marinha na urbe riograndina, no sentido de pormenorizar suas ações durante o período em tela.

Mantendo o porto fechado durante aproximadamente dois dias, o *Canopus* impediu que qualquer embarcação entrasse ou saísse da barra até a definição do 3º Exército em apoiar a “revolução”. O trecho abaixo evidencia o modo como foi empregado o navio naquela ocasião:

Interrompida a lancha do prático, quando demandava ao navio petroleiro Tank Duke, determinando-se o seu regresso à praticagem, imediatamente cumprido pelo mesmo, continuando o navio petroleiro fundeado [...]²⁴

Ainda no dia 3 de abril daquele ano, antes mesmo de receber ordem para liberar a barra de Rio Grande, chegou a bordo do “navio branco” o primeiro preso da “operação limpeza” desencadeada pela Marinha na “cidade vermelha”. Tratava-se de um militar integrante das fileiras da reserva da própria força, o capitão-tenente do quadro auxiliar²⁵ Aldo Lapoli.

²¹ Na verdade, foram dois militares, pois, o vereador Athaydes Rodrigues era também oficial da Brigada Militar. Portanto, foram 20 civis e 2 militares que estiveram oficialmente presos a bordo do *Canopus*.

²² Chefe do Estado-Maior da Armada.

²³ ARQMAR – Navio Hidrográfico *Canopus* - Livro do Navio, capítulo III, folha 3aa (0131).

²⁴ ARQMAR – Navio Hidrográfico *Canopus* - Microfilme do livro de quarto do mês de abril de 1964 – Quarto de 04h às 08h do dia 3abr.1964.

²⁵ Quadro composto por oficiais oriundos da carreira de praças que ascendiam ao oficialato através da realização de provas internas à Marinha, ou seja, o oficial auxiliar ingressava na força naval como praça, enquanto que os oficiais oriundos da Escola Naval iniciavam suas carreiras no oficialato como segundo-tenente. Ver Decreto 36.450, 10 de novembro de 1954 - Aprova o Regulamento para o Quadro de Oficiais Auxiliares da Marinha.

Conforme consta no livro de quarto do *Canopus*, sua “apresentação foi procedente da CPRS”²⁶ onde foi “preso por ordem do Comandante do 5º Distrito Naval”²⁷.

Professor universitário, figura proeminente na “cidade vermelha”, Lapolli foi também acusado de manter relações de amizade com Leonel Brizola, além de ser “um elemento da esquerda vinculado às campanhas comunistas no meio estudantil.”²⁸ Foi preso e indiciado sob a acusação de “contribuir para a crise de disciplina verificada a partir da madrugada de 26 de março”²⁹, isto é, por ser suspeito de envolvimento com o movimento da AMFNB. Permanecendo a bordo do *Canopus* até o dia 17 de abril³⁰, quando foi conduzido para o Rio de Janeiro-RJ. Ao chegar à urbe carioca o capitão Lapolli foi apresentado no navio mercante (NM) *Princesa Leopoldina*³¹, onde, a exemplo de alguns marinheiros presos por envolvimento com a AMFNB, como o cabo Raimundo Porfírio da Costa, permaneceu preso respondendo Inquérito Policial Militar (IPM).

A “tempestividade” com que foi detido pela Marinha em Rio Grande – na mesma data da portaria que determinou a instauração do IPM ao qual respondeu – suscita questionamentos acerca do acompanhamento daquele militar, bem como, de outras lideranças e suas atividades na urbe riograndina. Isto é, observando as “acusações” que pesavam sobre Lapolli, bem como sua atividade docente e eventuais relações com lideranças políticas e trabalhistas da cidade, podemos acreditar que o capitão Aldo Lapolli já vinha tendo suas atividades monitoradas por militares da Marinha. O que justificaria a brevidade com que se deu sua prisão pelas autoridades navais em Rio Grande. Esse acompanhamento das atividades do referido oficial na urbe riograndina remonta à crise da legalidade no ano de 1961, quando Aldo Lapolli servia na CPRS e o contra-almirante Luiz Clóvis de Oliveira³² era o comandante do 5º Distrito Naval. Luiz Clóvis, já na reserva no ano de 1964, foi designado pelo ministro da Marinha – vice-almirante Augusto Hamann Rademaker Grunewald – como encarregado do IPM instaurado pela portaria nº 0542, e, no uso de suas atribuições, determinou a prisão do oficial. O qual, desde junho de 1963,

²⁶ ARQMAR – Navio Hidrográfico *Canopus* - Microfilme do livro de quarto do mês de abril de 1964 – Quarto de 08h às 12h do dia 3abr.1964.

²⁷ ARQMAR – Navio Hidrográfico *Canopus* - Microfilme do livro de quarto do mês de abril de 1964 – Quarto de 12h às 15h do dia 3abr.1964.

²⁸ Base de dados do Projeto Brasil Nunca Mais Digital – BNM 149, p. 659.

²⁹ Base de dados do Projeto Brasil Nunca Mais Digital – BNM 028, p. 4 – Portaria nº0542 de 3 de abril de 1964 – Apurar os fatos e as responsabilidades relacionados com a conduta de oficiais da Marinha Brasileira que, de qualquer forma, contribuam para a crise de disciplina verificada a partir da madrugada de 26 de março.

³⁰ ARQMAR – Navio Hidrográfico *Canopus* - Microfilme do livro de quarto do mês de abril de 1964 – Quarto de 12h às 15h do dia 17abr.1964.

³¹ Navio mercante requisitado pela Marinha por ocasião do golpe no ano de 1964, foi utilizado como navio prisão para onde foram enviados diversos presos da repressão naquele ano. Este navio, enquanto cumpriu esta função, permaneceu no Rio de Janeiro subordinado ao Comando do 1º Distrito Naval. Ao todo foram identificados seis navios utilizados como navios-prisões durante a ditadura militar: *Raul Soares* (Santos-SP), *Canopus* (Rio Grande-RS), *Custódio de Mello*, *Princesa Leopoldina*, *Bracuí* e *Guaporé* (Rio de Janeiro-RJ).” (Comissão Nacional da Verdade - Relatório, vol. 1 tomo II, 2014, p.823-829).

³² Oficial general comandante das forças militares sediadas no estado de Santa Catarina por ocasião da crise da legalidade envolvendo a posse na Presidência da República do então vice-presidente João Goulart. Quando o então governador do estado do Rio Grande do Sul, Leonel Brizola, levantou em armas as tropas do 3º Exército sediadas naquele estado e da Brigada Militar, a fim de buscar assegurar a posse de Goulart enquanto presidente legítimo.

encontrava-se afastado de suas funções³³ aguardando transferência para a reserva, na cidade de Rio Grande, conforme havia solicitado ao comando da Marinha. O trecho a seguir evidencia as suspeitas que pesavam sobre Aldo Lapolli, as quais fundamentaram sua prisão:

O Encarregado deste inquérito, quando Comandante do 5º Distrito Naval, em mil novecentos e sessenta e um, teve a oportunidade de afastá-lo da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, onde servia havia cerca de cinco anos, pelo fato de ter se envolvido num inquérito mandado instaurar pela Diretoria-Geral de Hidrografia e Navegação, por haver suspeitas de irregularidades suas na fiscalização das obras de faróis da costa daquele Estado. Ainda, naquela ocasião, o seu procedimento deixou a desejar, dada as relações de amizade que parecia ter com o então Governador do Estado, Leonel Brizola. Era voz corrente na cidade de Rio Grande que o referido oficial auxiliar, que também tem um diploma de economista e exercia, naquela cidade, no meio civil, atividades de professor, era um elemento da esquerda vinculado as campanhas comunistas no âmbito estudantil.³⁴

Portanto, ao ser designado encarregado do IPM, imediatamente o almirante Luiz Clóvis de Oliveira determinou a prisão de Lapolli, pelas mesmas razões que o levaram a afastar o referido oficial de suas funções durante a crise da legalidade em 1961. Sobretudo pelas acusações que, desde aquele ano, recaíam sobre o oficial, ou seja, por suas atividades em Rio Grande-RS e relações com lideranças políticas – como Leonel Brizola – e elementos ligados à esquerda e, ainda, a movimentos de cunho sindical e trabalhista naquela cidade. Em seu depoimento Aldo Lapolli afirmou:

Que em vista de ter servido na Capitania dos Portos de mil novecentos e cinquenta e seis a mil novecentos e sessenta e um e também pelas suas atividades de professor era muito relacionado na cidade do Rio Grande, podendo mesmo citar como pessoas de suas relações o Prefeito da cidade, os Delegados de Polícia, o Presidente do Rotary e Lions Clube, entre outros. Que nunca foi ligado a nenhuma associação, quer de caráter político, religioso ou econômico³⁵.

Juntamente com Lapolli, outras lideranças da cidade foram presas durante a “operação limpeza”, sobretudo aquelas ligadas às seguintes legendas: Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), Partido Comunista Brasileiro (PCB), Partido Republicano (PR) e Partido Comunista do Brasil (PC do B). Entre as lideranças presas pelas forças de repressão destacam-se também aquelas ligadas a sindicatos e movimentos de representação de portuários, estivadores, ferroviários e operários, bem como representantes do legislativo e do judiciário. Como o jornalista e vereador pela cidade de Pelotas, Edgar José Curvello, o oficial da Brigada Militar e vereador por Rio Grande Athaydes Rodrigues e o promotor de justiça Heitor Viterbo de Oliveira. Desse modo,

³³ Aldo Lapolli afastou-se de suas funções na Marinha em junho de 1963, quando entrou em licença para tratamento de saúde, até dezembro do mesmo ano. Em janeiro do ano seguinte solicitou férias e no dia 21 do mesmo mês deu entrada junto ao comando da Marinha em seu pedido de transferência para a reserva e em uma solicitação para aguardar a decisão na cidade de Rio Grande. BNM 149, p. 660 – Autos de pergunta ao indiciado.

³⁴ Base de dados do Projeto Brasil Nunca Mais Digital – BNM 149, p. 659.

³⁵ Base de dados do Projeto Brasil Nunca Mais Digital – BNM 149, p. 661.

muitos desses homens foram conduzidos até o *Canopus* e ali permaneceram presos durante dias, sob os “cuidados” de seu comandante, o então capitão de fragata Maximiano da Fonseca, permanecendo à disposição do Capitão dos Portos para quaisquer esclarecimentos e interrogatórios que se fizessem necessários.

Não sendo o *Canopus* um navio de grande porte, seus compartimentos foram adequados para receber os presos, sendo reservado aos oficiais Aldo Lapolli e Athaydes Rodrigues, bem como, ao vereador Edgar Curvello e outros “assemelhados”³⁶, a prerrogativa de ocupar camarotes. Enquanto que os demais presos foram distribuídos em compartimentos situados conveses abaixo, ou seja, “recolhidos à enfermaria do navio ou em algum porão na popa [...] os líderes sindicais, porém, estavam ‘invisíveis’”³⁷. De acordo com Athaydes, ao chegar no H-22 o comandante Maximiano teria lhe dito o seguinte:

“Não posso dizer que lhe recebo com prazer, devido à situação. O senhor, todavia, terá aqui o tratamento que merece por ser oficial e vereador. Dessa maneira, poderá ficar na parte reservada aos oficiais”³⁸.

Nesse sentido Athaydes Rodrigues relata ainda que:

“Tomo conhecimento do regime carcerário. Podemos ler jornais e ouvir o rádio de bordo. As refeições são boas e três vezes por dia. Banho, porém, só pode ser tomado durante 5 minutos³⁹ às 6 da manhã”⁴⁰.

Em contrapartida as lideranças trabalhistas e sindicais foram mantidas em regime carcerário bem mais rígido, confinados em compartimentos conveses abaixo com pouca ventilação. Segundo Antônio Nailem Espíndola⁴¹:

[...] fomos levados para o navio e daí fomos colocados ali, um monte de homens dentro de uma pecinha que tinha uns 5m², agente dormia num (*sic.*) beliches e a comida vinha pra gente (*sic.*), o vigia nos alcançava por uma frestinha. A pessoa não podia nem conversar, não podia ouvir rádio, não podia ler jornal, não podia se comunicar com a família.⁴²

³⁶ Termo empregado na Marinha para classificar civis em *status* – para efeito de prerrogativas, privilégios e ambientes de convivência – de acordo com a hierarquia militar. Esta classificação normalmente é feita de acordo com a atividade profissional, nível de instrução e/ou condição social.

³⁷ RODRIGUES, Athaydes. **Agora eu...A revolução de 1964, em Rio Grande**. Rio Grande. 1980. pp.21-22.

³⁸ *Ibid.* p.21.

³⁹ Procedimento comum em navios de médio e pequeno porte devido à pouca capacidade de armazenamento de água.

⁴⁰ RODRIGUES, Athaydes. **Agora eu...A revolução de 1964, em Rio Grande**. Rio Grande. 1980. p.21.

⁴¹ Liderança do Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários de Rio Grande no início da década de 1960. Preso pelas forças de repressão após o golpe civil-militar de 1964, ficou detido a bordo do navio *Canopus*.

⁴² Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul (APERS) – Processo nº 4058-1200/98-4 p.30.

HISTÓRIA E CULTURAS

Revista Eletrônica do Mestrado Acadêmico em História da UECE.

Do mesmo modo como oficiais e praças cumpriam penas restritivas de liberdade em ambientes separados, os civis “assemelhados” eram adequados desta maneira. Mas no *Canopus* esta separação certamente não tinha haver somente com questões de *status* hierárquico ou devido ao pouco espaço disponível na embarcação. Tendo como principal objetivo manter incomunicáveis, na medida do possível, cada preso de acordo com sua área de atuação. Isto é, separavam-se as lideranças sindicais e trabalhistas das lideranças políticas, e, certamente, estas dos militares presos por contravenções disciplinares ou questões políticas.

Nesse contexto, a atuação do *Canopus* enquanto instrumento de repressão na urbe riograndina foi amplamente divulgada pela imprensa da cidade, especialmente pelo jornal *O Rio Grande*, de linha abertamente favorável ao golpe. Essa divulgação da imprensa contribuiu sobremaneira para implantar o terror em relação ao “navio branco” na cidade, especialmente entre aqueles que foram os alvos principais da repressão capitaneada pela Marinha. Solidificando assim a representação do *Canopus* enquanto “navio prisão” no imaginário da sociedade riograndina. Em um trecho de sua reportagem de capa do dia 9 de abril de 1964 *O Rio Grande* informou o seguinte:

A operação “gaiola”, por seu turno, vai sendo levada adiante. Calcula-se que o “Canopus” já se encontra abarrotado de líderes vermelhos e de agitadores que atuavam em Rio Grande. Consta que essa belonave deverá zarpar para o Rio de Janeiro e que virá para Rio Grande um navio maior para o qual serão transferidos os presos políticos.⁴³

Curiosamente, na data em que circulou esta reportagem um navio de grande porte da Marinha já se encontrava atracado no porto de Rio Grande desde o dia 5 daquele mês⁴⁴, fato que não foi divulgado pela imprensa local. O contratorpedeiro *Pernambuco* havia suspenso do Rio de Janeiro-RJ ainda no dia 3 do mesmo mês, com a missão de apoiar o Comando do 5º Distrito Naval no controle da região sul durante os dias que se sucederam ao golpe. Permanecendo atracado em Rio Grande o contratorpedeiro proporcionou apoio⁴⁵ de tropas e materiais para as forças de repressão sob o comando do capitão dos portos, comandante Mario Rodrigues da Costa, até o dia 21 de abril⁴⁶, regressando ao Rio de Janeiro-RJ tão logo os presos políticos detidos a bordo do *Canopus* foram entregues às autoridades policiais a fim de serem conduzidos para Porto Alegre, mais especificamente para as dependências do Serviço Social do Menor (SESME), onde praticamente todos permaneceram detidos.

⁴³ Jornal *O Rio Grande*, 9abr.1964, p.1.

⁴⁴ ARQMAR – Contratorpedeiro *Pernambuco* - Livro do Navio, capítulo III, folha 80 (0132).

⁴⁵ ARQMAR – Contratorpedeiro *Pernambuco* - Microfilme do livro de quarto entre os dias 9 e 15 de abril de 1964.

⁴⁶ ARQMAR – Contratorpedeiro *Pernambuco* - Livro do Navio, capítulo III, folha 80 (0132).

Mas um fato que merece destaque é que mesmo contando com a presença em Rio Grande de um navio de maior porte desde os primeiros dias da “operação limpeza”, ainda assim, coube ao *Canopus* o papel de “navio prisão”. Duas explicações, que podem ser entendidas como plausíveis para tal escolha naquele contexto, se referem a aspectos como: a maior mobilidade do H-22 em águas restritas como as riograndinas, e o menor acesso às armas e munições por parte dos presos em caso de motim a bordo do *Canopus*. Todavia a informação divulgada pelo periódico riograndino tem fundamentação, pois, nos dias que se seguiram ao golpe até o final do ano de 1964, era prática da Marinha contar com navios prisão para manter presos incomunicáveis, dificultando inclusive o acesso da imprensa, advogados e familiares aos mesmos. Desse modo, por suas características político-sociais, além da relevância simbólica e estratégica atribuída pela alta administração naval, era de se esperar que a Marinha designasse um navio maior e mais apropriado para manter os presos políticos da “cidade vermelha”. Na medida em que, ao empregar navios como instrumentos de repressão:

[...] a Marinha aproveitava sua própria estrutura para executar prisões de seu interesse [...] em que parte significativa dos presos era ligada a atividades costeiras, como líderes sindicais dos trabalhadores portuários, além de militares [...]⁴⁷

Cabe destacar que a utilização de “navios prisão” pela Marinha se restringiu às cidades do Rio de Janeiro, Santos e Rio Grande⁴⁸. Fato que reforça a relevância da urbe riograndina no contexto político-social da época, especialmente no que concerne à sua forte tradição trabalhista e sindical, bem como à sua importância simbólica e estratégica para a força naval. A tabela abaixo sintetiza toda a atividade desempenhada pelo *Canopus* durante o período em que cumpriu a função de presídio político em Rio Grande e ainda evidencia o perfil político e profissional da maioria dos presos pelas autoridades navais naquela cidade:

⁴⁷ DIAS, José Carlos; et al. **Relatório da Comissão Nacional da Verdade**. vol 1 tomo II e vol.3, Brasília: CNV, 2014. p. 824.

⁴⁸ Ibid. pp. 823-829.

HISTÓRIA E CULTURAS

Revista Eletrônica do Mestrado Acadêmico em História da UECE.

Tabela 1: PRISÕES A BORDO DO *CANOPUS* DURANTE A “OPERAÇÃO LIMPEZA” NA CIDADE DE RIO GRANDE - RS

NOME	PROFISSÃO	PARTIDO / SINDICATO	PRISÃO	SAÍDA	DESTINO
Aldo Lapolli	Militar / Professor	Nenhuma	03/04/1964	17/04/1964	NM <i>Princesa Leopoldina</i> - RJ
Manuel Gonçalves	xxx	xxx	06/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre - RS
Enestor Farias de Albernaz	Portuário	PCB e PR	06/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre - RS
Edgar José Cuevello	Jornalista / Vereador	PR	06/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre - RS
Antônio Nailen Espíndola	Portuário	PTB	06/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre
Dinarte Luz Alves	Portuário	Não declarada	06/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre
Athaydes Rodrigues	Militar / Vereador	PR	07/04/1964	10/04/1964	Brigada Militar - RS
José Ferreira da Costa	Pedreiro	PCdoB	07/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre
Savio da Silva Pinto	xxx	xxx	08/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre
Miguel Gomes	Ferroviário	PTB	08/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre
Nery de Ávila	xxx	xxx	08/04/1964	19/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre
João Flores Aguiar	Agricultor	PCB	08/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre
João Rodrigues Viana	xxx	xxx	09/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre
Osmar Santa Helena	Professor	xxx	09/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre
Evandro Victor Rodrigues	Ferroviário	PTB	10/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre
Roberto Leonardo Germano	xxx	xxx	10/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre
Raul Duarte Prestes	xxx	xxx	11/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre
Claudomiro Farias	xxx	xxx	14/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre
Heitor Viterbo de Oliveira	Promotor de Justiça	xxx	14/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre
Manoel Rechia	Ferroviário	PCB	14/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre
Eurides Paim Vieira	Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais-RS	PTB	14/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre
Ruben Dutra Ferreira	xxx	xxx	19/04/1964	20/04/1964	Brigada Militar / SESME em Porto Alegre

Fonte: ARQMAR – Navio Hidrográfico *Canopus* - Microfilme do livro de quarto do mês de abril de 1964 – de 3 a 20abr.1964.

Durante a elaboração da tabela acima, não foi possível saber ao certo a ocupação profissional e orientação/filiação político-partidária e sindical de todos os 22 presos. Entretanto, daqueles cujo o acesso foi possível podemos perceber que em sua maioria eram militares e trabalhadores filiados a partidos de esquerda e/ou ligados a atividades profissionais relacionadas com o porto (incluindo os ferroviários, que em Rio Grande têm relação direta com as atividades marítimas e portuárias).

Nessa conjuntura, o *Canopus* cumpriu a missão para a qual foi designado naquele mês de abril de 1964. Iniciando sua viagem de volta ao Rio de Janeiro-RJ no dia 22 de abril⁴⁹ o H-22 deixou sua “carga” aos cuidados das autoridades policiais da cidade de Rio Grande, as quais se encarregaram de conduzir a mesma para a capital gaúcha, a fim de dar continuidade à “limpeza” da “cidade vermelha”. Através da repressão e do medo sistematicamente perpetrados pelas autoridades navais daquela cidade, o “navio branco” contribuiu sobremaneira para uma significativa mudança em um cenário outrora marcado por lutas e conquistas sociais. Da mesma forma, sua representação no imaginário da comunidade riograndina contribuiu para que a Marinha pudesse “manter a ordem” durante todo período da ditadura. Mesmo após a abertura política a Marinha ainda acompanhava de perto, através de artigos publicados na imprensa local, o impacto que a atuação de seu “navio prisão” causara na cidade de seu patrono:

O clima de insegurança que se abateu sobre Rio Grande foi grande. Nas ruas e cafés da zona central só se falava da prisão das pessoas. [...] Os rio-grandinos (*sic.*) viveram momentos negros, onde muitos colaboradores do golpe agiam com a intenção de entregar todos aqueles que lhes pareciam comunistas. [...] Os fatos nacionais davam conta das ações perpetradas pelo “comando da revolução” em todo País [...] Pôr aqui o “Canopus” continuava a aterrorizar os rio-grandinos (*sic.*). [...] Uma parcela da população tem sempre uma história para contar daquele período onde o “Canopus” foi o símbolo de toda força e repressão usada contra a população. [...] Acostumada a receber e a conviver com navios há muito tempo, Rio Grande viveu uma experiência única de medo e extrema insegurança de seus cidadãos.⁵⁰

Ao longo de seu período de atividade na Armada, o H-22 continuou desempenhando atividades hidrográficas de grande relevância para a navegação e contribuindo em missões de apoio logístico nos mais distantes pontos do imenso litoral brasileiro. Muitos daqueles homens que fizeram parte da tripulação durante o período em que o *Canopus* teve suas funções temporariamente alteradas, a fim de constituir-se em um presídio flutuante e instrumento da repressão que se abateu sobre o Brasil a partir de 1964, provavelmente pouco se recordam daqueles dias de abril. Mas, ainda hoje, o “navio branco” é figura presente na vida da urbe riograndina e parte do imaginário daquela cidade.

⁴⁹ ARQMAR – Navio Hidrográfico *Canopus* - Microfilme do livro de quarto do mês de abril de 1964 – 22abr.1964.

⁵⁰ ARQMAR – Navio hidrográfico *Canopus* - Livro do Navio, capítulo III, folha 3ae1-3ae3 (0136-0138).

Conclusão

Frente ao exposto, é possível considerar que, em um contexto de continuidade em relação à crise de 1961, o estado gaúcho e especialmente Rio Grande-RS mais uma vez assumiram papel de destaque na cena nacional. Nesse contexto, apresentamos indícios que apontam para um processo de mobilização de integrantes de diversas categorias de trabalhadores riograndinos, especialmente aquelas que tinham no *lócus* portuário seu espaço de trabalho e convivência, inclusive marinheiros da força naval brasileira. No contexto de um período marcado por intensas lutas por avanços sociais e conquistas de direitos pelas camadas trabalhadoras da sociedade brasileira. Esses indícios se mostraram ainda mais presentes quando observamos o desencadeamento da “operação limpeza”, tanto no meio civil, quanto nos quadros das Forças Armadas, especialmente na Marinha. Nesse momento podemos perceber a maneira sistemática como a repressão se abateu sobre algumas lideranças riograndinas, realizando uma série de prisões a bordo do *Canopus*, enquanto realizava o expurgo em suas fileiras a partir do Rio de Janeiro.

Alguns indícios que trabalhamos nesse ponto da análise nos remetem também a uma perseguição sistemática às diversas lideranças regionais que, em alguma medida, tinham envolvimento com membros da AMFNB e/ou seus apoiadores na cena política nacional. O que contribuiu para o modo como foi conduzida a repressão em Rio Grande, especialmente durante o mês de abril de 1964, com o emprego do *Canopus* durante esse processo de “limpeza” da cidade. Fato esse que contribuiu sobremaneira para o controle social exercido pela Marinha na cidade durante os anos que se seguiram, como já exposto. Mesmo considerando que, de acordo com a teoria de Ginzburg⁵¹, alguns indícios podem ser assumidos enquanto elementos reveladores de fenômenos mais gerais, o presente artigo buscou, “a partir de dados aparentemente negligenciáveis, remontar a uma realidade complexa não experimentável diretamente⁵².”

Diante do exposto, podemos considerar que foi partir do crime cometido a bordo do H-22, em meados de 1963, que a representação daquele navio junto ao imaginário popular riograndino passou a ser construída. Constituindo-se, por ocasião do golpe, enquanto signo da repressão na “cidade vermelha”. Nesse sentido, na medida em que “*todo poder se rodea de representaciones [...] que lo legitiman, lo engrandecen y que necesita para asegurar su protección*”⁵³. Podemos considerar que esta representação foi potencializada durante a “operação limpeza” e utilizada pelas autoridades encarregadas pela repressão em Rio Grande de modo a auxiliar no controle social naquela cidade durante os anos que se seguiram ao golpe civil-militar.

⁵¹ GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

⁵² *Ibid.*, p.152.

⁵³ BACZKO, Bronislaw. *Los imaginarios sociales: memorias y esperanzas colectivas*. Buenos Aires: Nueva visión, 1991. p.8.

Especialmente daqueles segmentos mais combativos ligados aos sindicatos e associações de trabalhadores, uma vez que, segundo Bronislaw Baczko⁵⁴, *“el imaginario social es igualmente una pieza efectiva y eficaz del dispositivo de control de la vida colectiva, y en especial del ejercicio del poder.”*

É digno de nota que “a representação apresenta-nos a certos aspectos da realidade representada, de forma que você pode chamar atenção de alguém para certas características”⁵⁵. Podemos afirmar que o modo como construímos uma representação se fundamenta, em alguma medida, em determinados aspectos ou fatos de uma realidade. Isto é, esta realidade que se representa ou que se deseja representar está fundamentada nas relações estabelecidas entre os grupos sociais. Desse modo, a representação constituída no imaginário da sociedade riograndina acerca do *Canopus* e sua atuação em Rio Grande, haja vista a profunda relação entre a cidade e a Marinha no que se refere à tessitura social riograndina, contribuiu sobremaneira para o estabelecimento de um significativo controle social sobre determinadas categorias de trabalhadores e segmentos sociais. E ainda passou a constituir a memória daquela sociedade, sendo, atualmente, tema ainda assaz “vivo” e de abordagem significativamente delicada. Fonte de temores, tanto por parte daqueles que foram presos quanto daqueles que assistiram seus parentes, vizinhos e amigos serem levados para o “navio prisão”. Aqueles que viveram dias sob a ameaça branca que permanecia ao largo do porto de Rio Grande passaram anos temendo sua volta àquelas águas.

Entretanto, de modo algum, o presente artigo não pretende esgotar o assunto, mas apenas apresentar uma contribuição no que concerne ao aprofundamento dos debates historiográficos acerca do Golpe Civil-Militar de 1964 e seus desdobramentos fora dos grandes centros brasileiros, em especial na cidade de Rio Grande. Por fim, esperamos ter contribuído para iluminar um período ainda tão nebuloso de nossa história e assim suscitar novas análises e estabelecer debates no sentido de possibilitar uma melhor compreensão à sociedade sobre este tema ainda tão pouco visitado por nossa historiografia.

⁵⁴ Ibid. p.28

⁵⁵ ANKERSMIT, Franklin Rudolf. *A escrita da história: a natureza da representação histórica*. Londrina: EDUEL, 2012. p.194