

As condições de viagem para imigrantes na terceira classe dos navios: o caso de 1937 envolvendo o “vapor” *Cuyabá* do Lloyd Brasileiro

Travel conditions for immigrants in the third class passengers: the 1937 case concerning the *Cuyabá* steamship belonging to the Brazilian Lloyd

Condiciones de viaje para inmigrantes en la tercera clase de barcos: el caso de 1937 relacionado con el “vapor” *Cuyabá* do Lloyd Brasileiro

*Fábio Koifman*¹

<https://orcid.org/0000-0003-0019-6106>

RESUMO: O presente artigo tem como propósito, a partir de um breve estudo relacionado a episódios ocorridos no "vapor" *Cuyabá*, que pertencia a empresa brasileira e governamental Lloyd Brasileiro, retratar alguns indícios relativos às condições de viagem daqueles que se encontravam na terceira classe ao imigrarem para o Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Imigração, Navios Brasileiros, Passageiros da Terceira Classe.

ABSTRACT: The purpose of this article is, from a brief study related to episodes occurred in the *Cuyabá* ship, which belonged to the Brazilian and governmental company Lloyd Brasileiro, to portray some indications regarding the travel conditions of those who were in the third class. when they immigrated to Brazil.

KEYWORDS: Immigration, Brazilian Ships, Third Class Passengers

RESUMEN: El propósito de este artículo es, en base a un breve estudio relacionado con episodios ocurridos en el "vapor" de *Cuyabá*, que perteneció a la empresa brasileña y gubernamental Lloyd

¹ Doutor em História e professor da UFRRJ, autor dos livros *Quixote nas trevas: o embaixador Souza Dantas e os refugiados do nazismo* (2002) e *Imigrante Ideal: o ministério da Justiça e a entrada de estrangeiros no Brasil 1941-1945* (2012). Entre outros livros que organizou e artigos e capítulos de livros que publicou. Pesquisa o tema do controle da entrada de estrangeiros no Brasil durante o primeiro governo Vargas. E-mail fkoifman@gmail.com



Brasileiro, para retratar algumas indicações sobre las condiciones de viaje de aquellos que estaban en tercera clase. cuando emigraron a Brasil.

PALABRAS CLAVE: Inmigración, Buques brasileños, Pasajeros de Tercera Clase.

Para citar este artigo:

KOIFMAN, Fábio. As condições de viagem para imigrantes na terceira classe dos navios: o caso de 1937 envolvendo o “vapor” Cuyabá do Lloyd Brasileiro. **Locus - Revista de história**, Juiz de Fora, v.25, n. 2, p.162-182, 2019 E-ISSN: 2594-8296 - ISSN-L: 1413-3024

Entre as experiências que mais marcaram a memória dos estrangeiros que imigraram para o Brasil vindos da Europa entre as últimas décadas do século XIX até meados do século XX está a viagem de navio entre os dois continentes. Marco evidente da mudança de residência e de vida – implicando aí em outras tantas incertezas e alterações, como a cultura, o idioma, o clima, a dieta, etc. – a viagem durava em torno de duas semanas ou até mais de um mês, dependendo do porto de origem, do número de escalas e da época em que foi realizada.

A travessia aparece com regularidade nas memórias daqueles que a fizeram. Os viajantes em muitos casos expressam certa tristeza pelo afastamento físico de amigos e parentes deixados no "Velho Mundo" ao mesmo tempo em que talvez, preocupados em não passar a impressão de serem mal-agraçados ao país de acolhimento, logo mencionam a lembrança relacionada ao impacto da beleza natural percebida com a primeira visão do Brasil, entre outros aspectos positivos, como os "irmãos de navio", amigos que viajaram junto ou novos que fizeram a bordo. A visão da cidade a partir da belíssima entrada da baía de Guanabara é mencionada de maneira muito recorrente.

Passageiros que viajaram na 1ª classe descreveram o conforto do navio e os passageiros da 3ª classe limitaram-se a mencionar as condições difíceis, mas de um modo geral é mais raro espontaneamente o depoente manifestar-se em relação a detalhes a esse respeito. Considerando o expressivo número de imigrantes que aqui chegaram a bordo dos navios e, especialmente, que o contingente imensamente maior deles viajou de 3ª classe, quais seriam as condições dessas viagens em um período de grande imigração do século XX, o compreendido entre a 1ª e a 2ª Guerra Mundial?

O presente artigo tem como propósito, a partir de um breve estudo relacionado ao "vapor" *Cuyabá*, que pertencia a empresa brasileira e governamental Lloyd Brasileiro, expor alguns indícios

relacionados as condições que os imigrantes da 3ª classe encontraram em sua viagem para o Brasil a bordo dos navios dessa empresa.

Convém observar que navios de outras nacionalidades e outras empresas também realizavam o percurso. É possível que as condições das respectivas terceiras classes fossem um pouco melhores do que as apresentadas nas embarcações do Lloyd Brasileiro. De qualquer maneira, não existe evidência ou registro de que entre os imigrantes tenha surgido a informação de que as condições de viagem na 3ª classe dos navios da empresa brasileira fossem sensivelmente diferentes das demais companhias de navegação.

Os depoentes que tivemos a oportunidade de entrevistar e que viajaram nessa época em embarcações de outras empresas também descreveram as condições muito difíceis e necessidades passadas a bordo.

Já nos anos 1930, em muitos casos, a terrível situação de fuga urgente da Europa decorrente de sofrimento, humilhações e riscos produzidos pela emergência dos regimes fascistas, aparentemente atenuaram na memória desses imigrantes essa experiência e a transformaram em uma espécie de "ritual de passagem".

As semanas a bordo da 3ª classe de um navio em condições de má acomodação significaram, em muitos casos, o menor dos traumas, considerando as situações vividas ainda na Europa.

O *Cuyabá*, embarcação escolhida aqui como objeto, realizou o trajeto entre o Brasil e a Europa durante o período entre as duas guerras mundiais e foi o responsável pela vinda de milhares de estrangeiros para o Brasil.²

Construído na Alemanha, batizado originalmente de *Hohenstaufen*, o navio foi lançado ao mar em agosto de 1906. Navegou com bandeira alemã até 1917, quando foi apreendido pelo governo brasileiro no contexto da 1ª Guerra Mundial, como reparação pelos afundamentos perpetrados pelos submarinos alemães.³ Passou então a ser "operado" pela Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro. Desde a construção o navio não dispunha de 2ª Classe, os passageiros viajavam somente na 1ª ou na 3ª classe.⁴

O *Cuyabá* foi notícia na imprensa em algumas oportunidades a partir de sua incorporação. Em 1918, abalroou o cais do porto em Pernambuco⁵ e a responsabilidade pelo pagamento do reparo produziu ações na justiça e, mais de sete anos depois, intenso debate na comissão de finanças da

² No Brasil, de um modo geral, foi usual o batismo de diferentes navios com um mesmo nome em diferentes épocas. Raramente, a mesma designação serviu a duas diferentes embarcações ao mesmo tempo. No caso do "vapor" *Cuyabá*, dois navios de mesmo nome co-existiram por muitos anos com o mesmo nome, sendo um transoceânico pertencente ao Lloyd Brasileiro e outro fluvial, pertencente a empresa Amazon River.

³ *Jornal do Brasil* (RJ), 14.4.1917, p. 5.

⁴ O *Hohenstaufen* foi tomado em definitivo, com a troca da bandeira alemã pela brasileira, em 2.6.1917, dia seguinte da publicação do decreto de revogação da neutralidade por parte do governo brasileiro na guerra entre os Estados Unidos e o Império Alemão. *Gazeta de Notícias* (RJ), 2.7.1917, p. 1 e 3.7.1917, p. 1.

⁵ *Jornal Pequeno* (PR), 21.11.1918, p. 2.

Câmara dos Deputados, que não aceitou a proposição da presidência da República para que a União assumisse os prejuízos.⁶

Já nos anos 1920, reparos no navio efetuados na Alemanha (curiosamente, no estaleiro Bremer Vulkan, o mesmo que o construíra) ocuparam as páginas dos jornais brasileiros. O estaleiro apreendeu a embarcação em razão do não pagamento do conserto. Liberado o navio, a imprensa publicou acusações de superfaturamento e reivindicou o indiciamento criminal dos responsáveis pelo Lloyd Brasileiro.⁷

O *Cuyabá* por algum tempo fez o trajeto entre os portos brasileiros e a cidade de Hamburgo, com paradas em outros portos europeus, trazendo muitas centenas de imigrantes em uma viagem que as vezes durava quase quarenta dias.⁸

Até fins de 1922 os imigrantes seguiram regularmente sendo transportados pelo *Cuyabá*. Tanto na ida como na volta da Europa, o navio eventualmente fazia escalas em diferentes portos europeus e brasileiros. Centenas desses imigrantes tinham sua porta de entrada na cidade do Rio de Janeiro, mesmo aqueles que possuíam como destino a região interiorana do país.⁹

No dia 14 de setembro de 1920, por exemplo, foi noticiado que "deram entrada na hospedaria dos imigrantes da Ilha das Flores 276 imigrantes de nacionalidade alemã, procedentes de Hamburgo, e que foram transportados pelo vapor 'Cuyabá', do Lloyd Brasileiro. Esses imigrantes seguem para os Estados do Paraná, Rio Grande do Sul e S. Paulo, onde têm colocação nas fazendas de café".¹⁰

De acordo com um jornal de época, em uma única viagem do *Cuyabá*, dois mil imigrantes alemães teriam chegado ao porto do Recife em 22 de julho de 1921.¹¹ Outro registro dá conta de uma viagem ocorrida em fins de novembro do mesmo ano no qual teriam sido trazidos mais de mil imigrantes alemães para São Paulo, com escala e desembarque também no Rio de Janeiro.¹² Outros registros na imprensa de viagens do *Cuyabá* trouxeram números aproximados a esses.¹³

Em uma primeira impressão, os números parecem exagerados. Entretanto, uma verificação junto as listagens de passageiros arquivadas hoje no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e no Museu da Imigração do Estado de São Paulo revela que nessa época o número de passageiros viajando na 3ª classe do navio, de fato, ultrapassava a contagem de mil almas em algumas oportunidades. Como exemplo, indicamos a citada viagem que teria trazido para o Brasil dois mil imigrantes alemães em julho de 1921. O *Cuyabá* zarpou de Hamburgo em junho de 1921 e realizou escalas nos portos da Antuérpia,

⁶ *O Paiz* (RJ), 28.8.1926, p. 4.

⁷ Entre outros, *O Paiz* (RJ), 26.6.1920, p. 3 e 4.1.1921, p. 3.

⁸ *O Imparcial* (RJ), 15.8.1920, p. 1.

⁹ Entre outros, *A República* (PR), 22.7.1921, p. 2 e *Diário de Pernambuco* (PE), 1.12.1921, p. 1.

¹⁰ *O Paiz* (RJ), 14.9.1920, p. 5; 15.8.1920, p. 2 e 23.7.1921, p. 4.

¹¹ *A República* (PR), 22.7.1921, p. 2.

¹² *Diário de Pernambuco* (PE), 1.12.1921, p. 1.

¹³ “O ‘Cuyabá’ traz 800 imigrantes”, conforme *O Jornal* (RJ), 19.6.1921, p. 5 e, “O vapor ‘Cuyabá’ partirá de Hamburgo no dia 21 trazendo oitocentos imigrantes”, de acordo com o *Jornal do Brasil* (RJ), 19.6.1921, p. 10.

Havre, Leixões, Lisboa, Recife e Bahia. Trinta e nove dias depois aportou na cidade do Rio de Janeiro. Não obtivemos informações relativas ao número de passageiros que desembarcaram nos portos do Recife e Bahia. Dos passageiros que seguiram viagem e desembarcaram na então Capital Federal, 52 eram viajantes de 1ª classe e 105 da 3ª classe. Na escala seguinte e final, o porto de Santos, desceram outros seis passageiros da 1ª classe e mais 921 passageiros da 3ª classe, sendo 27 cidadãos portugueses e 894 alemães.¹⁴

Entre 1921 e 1922 aparecem registros de que o *Cuyabá* não manteve constante o destino das viagens, alternando viagens para os portos da América do Norte¹⁵ e da Europa.¹⁶

Entre os milhares de outros imigrantes embarcados na Europa na 3ª classe do *Cuyabá* nesse tempo, estava a grande escritora Clarice Lispector, então com 2 anos de idade. No início de 1922 a família Lispector saiu da Ucrânia, passou por Bucareste, Budapeste, Praga e finalmente embarcou no porto de Hamburgo. A irmã Elisa, então com 11 anos, em um livro de memórias escrito muitas décadas depois, descreveu o grande calor e o ar sufocante e peçonhento do cubículo em que viajava. Contou que uma noite, quando estava estendida na cama sem conseguir dormir, um rato enorme passou por cima de seu travesseiro, roçando em seu rosto.¹⁷

No ano de 1923 o navio foi incorporado à esquadra da Marinha brasileira, "classificado como transporte de guerra".¹⁸ Em 1924 foi utilizado na movimentação de tropas para reprimir revoltas contra o governo Arthur Bernardes, "nas guarnições federais dos Estados do Pará e do Amazonas".¹⁹

Durante os anos de 1925 e 1926 o *Cuyabá* ficou sob uso constante do Exército, transportando contingentes militares. No mesmo período, também serviu eventualmente como prisão militar. O uso militar da embarcação fez com que o navio sofresse adaptações que implicaram na "supressão de camarotes e outras dependências para passageiros".²⁰

¹⁴ Relação de passageiros do "vapor" *Cuyabá* chegado no porto do Rio de Janeiro em 29.7.1921 e no de Santos em 31.7.1921. Relação dos passageiros do "vapor" *Cuyabá*, RV 212 e BS.O.RPV, ENT. 15304, Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e BR_APESP_MI_LP_011520, Museu da Imigração do Estado de São Paulo.

¹⁵ O navio chegou ao porto do Rio de Janeiro no dia 22.2.1921, tendo saído de Nova Iorque e feito escalas em Barbados, no Pará, Ceará, Recife e Bahia. Já em 1922 o navio esteve no porto de Nova Iorque em pelo menos duas oportunidades. Ao retornar ao Rio de Janeiro, fez escalas no Ceará, Recife e na Bahia, tendo aportado na então Capital Federal nos dias 15.7.1922 e 11.10.1922, respectivamente. Relação de passageiros do "vapor" *Cuyabá*, RV 209, 218 e 221, Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Essas viagens também foram registradas pela imprensa, conforme o *Correio Paulistano* (SP), 7.5.1922, p. 6 e 6.8.1922, p. 6 e *O Paiz* (RJ), 19.7.1922, p. 4. A chegada em Santos na segunda viagem se deu no dia 18.10.1922, conforme a Relação de passageiros do "vapor" *Cuyabá*, BS.O.RPV, ENT.15908, Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

¹⁶ A chegada ao porto do Rio de Janeiro em 29.7.1921, procedente de Hamburgo, ocorreu depois de realizadas escalas nos portos da Antuérpia, Havre, Leixões, Lisboa, Recife e Bahia. Na viagem seguinte, cuja chegada se deu em 30.11.1921, as escalas se deram nos portos do Havre, Leixões e Funchal. Relação de passageiros do "vapor" *Cuyabá*, RV 212, e 214, respectivamente, Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

¹⁷ MOSER, Benjamin. *Clarice, uma biografia*. São Paulo: Cosac Naify, 2009, p. 61.

¹⁸ *Correio da Manhã* (RJ), 10.4.1923, p. 5.

¹⁹ *Revista Marítima Brasileira* (RJ), Serviço de Documentação Geral da Marinha, v. 113 n° 1/3 Jan/Mar 1993, p. 121.

²⁰ *O Paiz* (RJ), 4/5.3.1929, p. 4.

Em 1927 o navio foi devolvido ao Lloyd, que passou de armador a operador. No ano de 1928, sob a coordenação de Alberto Bittencourt Berford, "engenheiro chefe das oficinas e diques do Lloyd Brasileiro" o *Cuyabá* foi todo reformado na oficina de Moncanguê, na Ilha da Conceição, onde a empresa possuía suas oficinas. A reforma levou mais de um ano. A imprensa publicou que o navio estava "encostado há quadro anos". De fato, esse período esteve sob utilização das forças armadas, mas não exatamente "encostado", uma vez que seguiu em uso. Contudo, quando da devolução do navio ao Lloyd Brasileiro pelo exército, a embarcação encontrava-se modificada e necessitando de reparos. Berford descreveu o *Cuyabá* antes da reforma como "um casco de navio carregado de destroços".²¹

Além dos consertos e reformas na parte mecânica do navio, foi reconstruída a sala de jantar onde, segundo o engenheiro, "não há luxo", mas que fora preocupação sua criar um ambiente que pudesse "proporcionar aos passageiros conforto e higiene". A madeira do convés foi substituída e na 3ª classe foram realizados "grandes melhoramentos quanto a conforto e higiene". Foram também instaladas uma "nova cozinha, padaria, barbearia e uma admirável enfermaria, com pequena sala para operações".²²

A *Revista Marítima Brasileira* descreveu as obras e destacou a "limpeza e pintura da 3ª classe", que introduziram "sensíveis melhoramentos nas dependências da mesma" e que todos os camarotes "sofreram uma limpeza geral e pintura, tendo sido forrados novamente e mudadas as cortinas e sanefas" e que foram "substituídas todos os aparelhos sanitários, banheiras e mictórios, tendo sido revestidos de pinturas especiais, bem como feita uma cozinha e padaria em condições perfeitamente higiênicas".²³

Importante observar o número de vezes que as palavras "limpeza" e "higiene" foram repetidas nas descrições relacionadas a reforma do *Cuyabá*.

Em março de 1929 o navio tornou a realizar a rota para a Europa, voltando a trazer em sua viagem de regresso para o Brasil centenas de imigrantes. Com o comprimento de 124,73 metros, no momento da reforma concluída naquele mesmo ano, a capacidade de acomodação de passageiros do *Cuyabá* foi bastante reduzida em relação a original ou a que vinha sendo praticada no início da mesma década. Na 1ª classe estavam instalados 77 beliches e 10 sofás-camas para acomodar os viajantes. Na 3ª classe 470 lugares eram destinados para a acomodação, perfazendo o total de 634 passageiros, praticamente metade da lotação de algumas das viagens do início da década de 1920.²⁴

Essa reforma e a redução do número de passageiros teriam trazido condições razoáveis de acomodação e viagem para os passageiros da 3ª classe no *Cuyabá*?

²¹ *O Paiz* (RJ), 4/5.3.1929, p. 4.

²² *O Paiz* (RJ), 4/5.3.1929, p. 4.

²³ *Revista Marítima Brasileira* (RJ), nº 7. Anno XLVIII, Janeiro de 1929, Ministério da Marinha. Imprensa Naval, pp. 1389-1390.

²⁴ *O Paiz* (RJ), 4/5.3.1929, p. 4. A soma leva em consideração que cada um dos 10 sofás-camas acomodava uma única pessoa.

Ao longo das décadas de 1920, 1930 e início de 1940 o fluxo de imigrantes voltou a crescer em razão das crises políticas e econômicas daqueles anos. Brasil tornou-se destino para muitos também em razão das restrições impostadas pelos Estados Unidos a partir das leis de cotas e de imigração de 1921 e 1924.²⁵

Nos anos 1930 o *Cuyabá* foi escalado, juntamente com outros navios do Lloyd Brasileiro, para realizar algumas vezes por ano a rota entre o Brasil e a Europa. Em 1931 as viagens de Hamburgo até o porto de Santos, com escalas, duravam entre três a cinco semanas, com variações.²⁶ No mesmo ano de 1931 o *Cuyabá* apareceu nos jornais em razão de denúncias de contrabando associadas ao navio.²⁷

Em 1937, oito anos depois da reforma, o navio era descrito como "uma das melhores unidades da frota nacional" que por mais de vinte anos esteve entre os mais importantes e requisitados navios brasileiros. A capacidade de acomodação anunciada então do navio era de 65 passageiros na primeira classe, 488 na 3ª e 108 tripulantes.²⁸

Como saber detalhes relativos as condições de higiene, limpeza, conforto, alimentação e, de um modo geral, ao tratamento reservado pela tripulação aos passageiros de 3ª classe nos navios do Lloyd Brasileiro que chegaram ao porto do Rio de Janeiro naquele tempo? Algumas evidências dessas condições no ano de 1937 ficaram registradas acidentalmente. Mais precisamente, em razão dos desdobramentos decorrentes de um acidente.

Próximo das duas horas da manhã da madrugada do dia 20 de julho de 1937, pouco depois de zarpar de Lisboa em direção ao Havre (França), sob o comando do experiente capitão Abílio Raymundo de Oliveira – também conhecido como “Passarinho” –²⁹ que já comandava o *Cuyabá* há seis meses, o navio encalhou no arquipélago das Berlengas, próximo à costa portuguesa.³⁰

O capitão demorou várias horas para proceder com o pedido de ajuda. A bordo, cerca de duas centenas de pessoas. Cerca de metade, composta de tripulantes. Os demais, passageiros. Desses, 32 eram alemães, 26 brasileiros, sete franceses, três romenos, três iugoslavos, três lituanos, dois letões, dois holandeses, dois dinamarqueses, dois portugueses, um uruguaio, um austríaco, um polaco, um húngaro,

²⁵ KOIFMAN, Fábio. *Imigrante Ideal: o Ministério da Justiça e a entrada de estrangeiros no Brasil (1941-1945)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2012, p. 99.

²⁶ O tempo de percurso variava. A viagem iniciada em Hamburgo no dia 7.5.1931, aportou em 1.6.1931 no Rio de Janeiro e em 8.6.1931 em Santos. A iniciada no dia 20.7.1931 chegou ao porto do Rio de Janeiro em 15.8.1931 e em 20.8.1931 em Santos. A iniciada em 6.10.1931, chegou ao porto do Rio de Janeiro em 1º.11.1931 e em 06.11.1931 em Santos. Nessas viagens foram realizadas escalas nos portos da Antuérpia, Havre, Leixões, Lisboa, Recife e Bahia e depois do Rio de Janeiro, o navio seguiu para o porto de Santos, o que se constituía, naquele momento, a rota regular do navio. Relação de passageiros do “vapor” *Cuyabá* chegados no porto do Rio de Janeiro e Santos, RV 324, BS, RPV, ENT 023336, RV 326, BS, RPV, ENT.23633, RV 329 e BS, RPV, ENT.23914, Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

²⁷ Entre outros, *A Batalha* (RJ), 11.7.1931, p. 3; *A Noite* (RJ), 11.7.1931, p. 1 (segunda edição); *Diário Carioca* (RJ), 21.7.1931, p. 3; *Jornal do Brasil* (RJ), 23.7.1931, p. 6; *Diário de Notícias* (RJ), 1.8.1931, p. 3;

²⁸ *Correio da Manhã* (RJ), 22.7.1937, p. 1.

²⁹ Conforme publicado na nota falecimento do comandante. *A Manhã* (RJ), 28.4.1945, p. 6.

³⁰ *Correio da Manhã* (RJ), 22.7.1937, p. 1.

um suíço e um inglês.³¹ Quando finalmente o capitão decidiu autorizar, os passageiros foram retirados do *Cuyabá* e posteriormente desembarcados no porto luso de Perniche. Em seguida, foram transportados por "auto-ônibus" para Lisboa.³² O "nevoeiro reinante" e intenso teria sido a causa apresentada pelo comandante do navio para justificar o acidente.³³ O *Cuyabá* naquele momento estava fazendo para o Lloyd Brasileiro a linha regular Santos - Hamburgo, entre o Brasil e a Alemanha, com escalas.³⁴

Os jornais brasileiros do dia 22 de julho de 1937 trouxeram as declarações do advogado brasileiro Pedro Paulo Penna Costa, passageiro da 1ª Classe, de que o comandante Abílio teria agido com "a maior compostura e o rigoroso cumprimento dos seus deveres". Assegurou Penna "não ser verdade o boato de que o comandante Oliveira teria abusado de bebidas alcoólicas. Nenhum passageiro da primeira classe, com a qual o comandante está mais em contato, notou qualquer coisa nesse sentido em toda a viagem".³⁵ A notícia da possível embriaguez já circulava em Portugal, mas quem a trouxe "em primeira mão" para os jornais brasileiros, de maneira não proposital ou intencionalmente, foi o próprio advogado, talvez preocupado em antecipar a defesa do capitão.

Também se antecipando a outras possíveis versões dos fatos e mais uma vez destoando do testemunho de outros passageiros, o brasileiro assegurou que "não houve alvoroço a bordo: mas apenas ligeiros comentários e rumores".³⁶

Segundo noticiaram os jornais lusos, os demais passageiros relataram que nas horas que se seguiram ao acidente, o capitão recusou a ajuda que lhe foi oferecida por outros barcos e pelas autoridades portuguesas. Em meio ao pânico a bordo, ordenou que a banda de música tocasse insistentemente. A despeito do advogado Penna Costa atestar calma entre os passageiros, os jornais de Lisboa publicaram que

seguiram-se momentos de intenso pânico. Os maridos procuravam as esposas que temendo um desastre imediato tratavam de salvar os filhos. A confusão era enorme, particularmente na terceira classe. Os passageiros corriam para o tombadilho, onde apareceram uns homens inquietos carregando salva-vidas e mulheres meio despidas aflitas estreitando os filhos.³⁷

³¹ Os jornais brasileiros de época publicaram esses números, entretanto com algumas variações. Entre outros, *A Noite* (RJ), 21.7.1937, p. 1.

³² *Correio Paulistano* (SP), 21.7.1937, p. 2, 22.7.1937, p. 9; *Correio da Manhã* (RJ), 22.7.1937, p. 1, e *O Jornal* (RJ), 21.7.1937, p. 4.

³³ *Diário da Noite* (RJ), 20.7.1937, p. 1.

³⁴ *O Jornal* (RJ), 22.7.1937, p. 3. (segunda edição).

³⁵ *O Jornal* (RJ), 22.7.1937, p. 4. Penna Costa juntamente com o pintor Dakir Parreiras seriam arrolados como testemunhas do processo aberto no Tribunal Marítimo Administrativo para avaliar o acidente, conforme *Diário Oficial da União* de 31.7.1939, Seção 1, p. 20. Penna Costa em 1951 foi nomeado ministro do Superior Tribunal Eleitoral, conforme *A Manhã* (RJ), 19.4.1951, p. 4. Faleceu em 1951. *Jornal do Brasil* (RJ), 18.8.1971, p. 22.

³⁶ *Diário de Notícias* (RJ), 22.7.1937, p. 1.

³⁷ *Correio da Manhã* (RJ), 22.7.1937, p. 1.

Com os protestos dos passageiros, os oficiais a bordo "ameaçaram adotar severas medidas contra os que protestavam". Às três da manhã o farol de Berlengas expediu rádio solicitando ajuda de todos os barcos que estivessem nas redondezas. No início da manhã, um navio e dezenas de embarcações de pesca ofereceram ajuda ao comandante do *Cuyabá* que recusou o auxílio para desembarcar os passageiros e "a única resposta que receberam foi um pedido no sentido de se afastarem".³⁸

Nenhum pedido de SOS foi emitido e a bordo os botes salva-vidas só começaram a serem verificados e preparados seis horas depois do acidente. Já com o dia claro, chegaram as autoridades de Peniche que foram impedidas pelo capitão do navio de entrar a bordo, uma vez que os oficiais do *Cuyabá* declararam que "nada precisavam". Com o passar das horas "o nível do mar subiu onze pés dentro do *Cuyabá*", ou seja, o navio começou a dar mostras de que estava afundando. Finalmente o capitão determinou que os passageiros fossem desembarcados.³⁹

Com a ajuda de traineiras, foram levados para o "vapor" *Santa Therezinha*, ali próximo, uma vez que o navio recebeu e atendeu o chamado do farol de Berlengas para prestar auxílio.⁴⁰

Segundo o *Diário de Notícias* de Lisboa, graves acusações recaíam contra o capitão Abílio. O cidadão alemão Werner Popke o responsabilizava pelo acidente. De acordo com Popke, "com a exceção do imediato, do primeiro comissário e do chefe de máquinas, os demais membros da tripulação não passavam de um bando de bêbados". Outro passageiro, o jornalista uruguaio Roberto Garcia Azevedo declarou ao mesmo jornal "que houve muita negligência em toda a questão do acidente do *Cuyabá*" e que o desembarque dos passageiros só efetivou-se depois horas e de "insistentes pedidos das autoridades portuguesas", pois o comandante recusava ajuda.⁴¹

Um jornalista da *United Press* telefonou para o comandante da capitania do porto de Peniche, o tenente João José Baptista, para apurar as acusações e esse confirmou que o comandante Abílio "tinha se comportado incorretamente, e sem a devida atenção para com as autoridades de Peniche que lhe haviam oferecido seu auxílio" e que "somente depois de muita insistência por minha parte, o capitão Abílio Oliveira acedeu a desembarcar os passageiros e aceitou o auxílio de rebocadores para tratar de fazer flutuar novamente o seu vapor. Na minha opinião, o capitão Oliveira encontrava-se doente, atribuo à hesitação do capitão do *Cuyabá* o fracasso de todas as tentativas de fazê-lo flutuar", já que a situação agravou-se em razão da demora em tomar a decisão de solicitar e aceitar a ajuda.⁴² Fotografias

³⁸ *Correio da Manhã* (RJ), 22.7.1937, p. 1.

³⁹ *Correio da Manhã* (RJ), 22.7.1937, p. 1.

⁴⁰ *Correio da Manhã* (RJ), 22.7.1937, p. 1.

⁴¹ *Correio da Manhã* (RJ), 22.7.1937, p. 1.

⁴² *Correio da Manhã* (RJ), 22.7.1937, p. 1.

do navio encalhado foram publicadas na imprensa e diante da piora da situação, o navio foi dado como perdido.⁴³

Dois dias depois do ocorrido, tendo desembarcado os passageiros e jogado boa parte da carga ao mar – especialmente café, algodão e mamona –, mesmo com algumas avarias no casco, o *Cuyabá* conseguiu ser desencalhado e retornou ao porto de Lisboa.⁴⁴

Já em terra, o comandante foi indagado sobre qual o motivo de ter dispensado os socorros oferecidos. Respondeu que "a única coisa que fiz foi não deixar que invadissem o navio." Disse também que era comandante há quinze anos e aquele era o primeiro sinistro que aconteceu com ele e que esperava que o periódico "desfaça qualquer mal-entendido, pois há sempre descontentes em casos como esse".

Enquanto parte da imprensa brasileira deixou transparecer certa confusão e problemas a bordo, chegando inclusive a publicar longa matéria intitulada “O comandante foi o culpado pelo encalhe do ‘Cuyabá’”,⁴⁵ outros jornais omitiram completamente essa versão dos fatos desabonadora e acusatória em relação ao capitão do Lloyd e limitaram-se a louvar a atribuída competência do comandante e da tripulação em livrar das rochas e do banco de areia o navio que já era dado como perdido.⁴⁶

Em fins de agosto de 1937 a empresa Hamburg Sudamerikanische Dapfschiffahrts-Gesellschaft ("Empresa Hamburgo Sul-americana de Navio a Vapor"), mais conhecida como Hamburg Sud, representante do Lloyd Brasileiro em Hamburgo, recebeu do Departamento de Imigração Alemão lotado naquela cidade uma carta datada do dia 23 de agosto de 1937 com queixas de diferentes passageiros a respeito de vários inconvenientes a bordo do “vapor” *Cuyabá*, saído do porto do Rio de Janeiro em 30 de junho de 1937.⁴⁷ E a sequência do caso produzido pelas denúncias fizeram surgir relatos bastante duros relacionados as condições de viagem dos passageiros de 3ª classe no *Cuyabá* e nos demais navios do Lloyd Brasileiro.

De acordo com o Departamento de Imigração Alemão, os passageiros apresentaram as seguintes queixas:

⁴³ “Perdido o Cuyabá”, manchete de primeira página da edição do *A Noite* (RJ), 21.7.1937. Mesma informação publicada no *Diário de Pernambuco* (PE), 21.7.1937, p.4; no *Correio da Manhã* (RJ), 21.7.1937, p. 1; *O Estado* (SC), 22.7.1937, p.6; *Diário da Noite* (RJ), 21.7.1937, p.1, entre outros.

⁴⁴ *O Jornal* (RJ), 23.7.1937, p.4. O português Francisco Germano Vieira, que hoje vive em Peniche, relata curiosidades e um dos destinos de parte da carga de algodão que precisou ser descartada no acidente de 1937. De acordo com ele, "conta-me a minha mãe Maria Gertrudes o meu avô encheu um dos quartos da casa no Forte da Luz de algodão, ou seja uma cama fantástica. Cerca de 9 meses mais tarde, mais concretamente a 23 de Março de 1938 nasceria uma criança de seu nome António Neto D’Almeida e a que foi posta a alcunha de Cuyabá". <http://pinturasempeniche.blogspot.com.br/2008/05/naufregio-do-vapor-cuyab-berlenga-em.html>. Acesso em 5.11.2015.

⁴⁵ *Diário da Noite* (RJ), 5.8.1937, p. 11.

⁴⁶ *A Noite* (RJ), 21.7.1937, p.1; 22.7.1937, p.2; 23.7.1937, p.3 e *Correio Paulista* (SP), 23.7.1937, p.16.

⁴⁷ Ofício de 17.7.1937 do Consulado do Brasil em Hamburgo para o Ministério das Relações Exteriores. Arquivo Histórico do Itamaraty, 61.5.14. A firma que representava o Lloyd Brasileiro em Hamburgo como agentes era "D. Fuhrmann, Nissle&GüntherNflg."

1) a) Os lugares de permanência foram conspurcados pelos viajantes portugueses e, até mesmo, utilizados para a satisfação das suas necessidades corporais; b) Os W.C. permaneceram sempre em estado de imundice, encontrando-se, até mesmo, as portas manchadas de excrementos humanos. Apesar das reclamações dos passageiros, nenhum destes inconvenientes foi removido na escala que teria sido precisa. 2) os camarotes e os colchões tinham percevejos e depois, ao haverem entrado os portugueses para bordo, foram infecionados por piolhos. 3) Em consequência de uma limpeza insuficiente, as cafeteiras e os bules exalavam mau cheiro, tornando a respectiva bebida impossível de tomar-se. 4) O procedimento do comandante, dos timoneiros, do 3º comissário e do médico de bordo nas suas relações com mulheres que se encontravam a bordo, só pode ser classificado de absolutamente imoral. Estas mulheres, que na sua maioria compartilhavam dos camarotes dos oficiais, foram instaladas nos compartimentos do hospital, tratadas de alimentadas da melhor forma, enquanto que outras mulheres enfermas e a mulheres com 3 e 4 filhos não se dispensaram quaisquer cuidados especiais. As crianças nunca receberam leite. 6) Faltou sempre o auxílio médico. Um passageiro, que tinha pedido um medicamento para sua mulher doente, recebeu do médico de bordo a irônica resposta de que uma bolsa de borracha cheia de gelo bastaria para fazer desaparecer a doença e auxiliar a digestão. 7) Na coberta da proa a separação dos sexos só se fez por meio de um encerado. 8) Uma parte da tripulação, e entre esta também o comandante, foi a terra em Lisboa, voltando a bordo em estado de embriaguez. Não foi o insignificante nevoeiro, mas sim a embriaguez do pessoal do comando que ocasionou o naufrágio. 9) Depois do encalhe do vapor, nada se fez por largo tempo em favor da segurança e tranqüilidade dos passageiros. A atitude do comando do vapor foi de completa desorientação. 10) O bote utilizado para o lançamento da ancora fazia muita água e a sua tripulação desconhecia o serviço dos remos. 11) Os passageiros das cobertas só eram bem servidos, quando distribuíam gorjetas. Segundo disse o engenheiro Alex, antes do vapor "Cuyabá" haver partido do Rio de Janeiro, apareceu na edição de 29.6.37 da "Nota", folha matutina desta cidade, um artigo, em que se acusava o comandante do dito vapor de se entregar a um comportamento imoral e a embriaguez, no decurso da viagem anterior do aludido barco. Estranha-se que o comando do vapor não tenha tratado na devida forma de dar remédio a queixa que lhe foi apresentada em língua espanhola. O Departamento de Imigração vem, por tal motivo, dar a V. S. conhecimento do acima dito, pedindo muito insistentemente para mandar proceder as devidas investigações, após a chegada do vapor "Cuyabá" a Hamburgo. Ao mesmo tempo roga-se informar imediatamente do resultado dessas investigações.⁴⁸

Os jornais brasileiros deram conta da presença de apenas dois cidadãos portugueses a bordo do *Cuyabá* no momento do acidente. O número expressivo de lusitanos não presenciou o acidente, já havia desembarcado quando da escala do navio em Lisboa.⁴⁹

No dia 26 de agosto, o Departamento de Imigração alemão encaminhou nova carta em aditamento a anterior. No texto, fez referência a uma conversa telefônica realizada naquele mesmo dia com os representantes da *Hamburg Sud* na cidade. Depreende-se que a empresa pediu esclarecimentos em relação à nacionalidade dos queixosos.

⁴⁸ Anexo 4 do Ofício de 17.7.1937 do Consulado do Brasil em Hamburgo para o Ministério das Relações Exteriores. Arquivo Histórico do Itamaraty, 61.5.14. O consulado encaminhou o texto original e traduzido.

⁴⁹ *A Noite* (RJ), 21.7.1937, p.1.

O aditamento esclareceu que as queixas foram encaminhadas por "uma súdita da Iugoslávia" em 3 de agosto, que o fez em seu nome de outros três iugoslavos. Que nos dias 3, 9 e 13 de agosto também recebeu queixas de quatro casais alemães. E que além do já relatado na carta anterior, os queixosos informaram que no local do acidente, nas Berlengas, o funcionário do porto local "só pôde entrar no navio depois de quase meia hora de discussão e pelo motivo do barco se achar em águas portuguesas". Que o funcionário luso "observou ao comandante do 'Cuyabá', em língua portuguesa" que "já são 9 horas e até agora não se deu ainda qualquer sinal de alarme. O que é que os senhores pensam, no final de contas? Os senhores embarcaram animais ou mulheres e crianças?".⁵⁰

No mesmo dia 23 de agosto de 1937 em que enviou a primeira reclamação, a *Hamburg Sud* recebeu nova comunicação do Departamento de Emigração de Hamburgo e logo tratou de uma vez mais encaminhá-la ao consulado do Brasil na mesma cidade alemã, explicando que os “vapores” do Lloyd

no tocante ao transporte de passageiros de 3ª classe, são expedidos sob a concessão de nossa companhia, tomamos a liberdade de rogar a V. Sas. pela presente fazer-nos saber o seu parecer a respeito dos diversos pontos relativos a mencionada queixa pelos inconvenientes a bordo do "Cuyabá", dando-nos, ao mesmo tempo, parte dos passos que deram para, de futuro, se por um termo aos inconvenientes de que fala essa queixa. Permitimo-nos aproveitar esta oportunidade para mencionar que diversos passageiros alemães, vindos na 3ª classe simples, se tem queixado junto da nossa Companhia pela má instalação que se lhes proporcionou a bordo dos vapores do Lloyd Brasileiro. Para evitar tais reclamações, julgamos dever recomendar a V. Sas. não alojar em caso nenhum passageiros alemães na 3ª classe simples, mas dar-lhes desde logo lugar em camarotes. Ficamos na expectativa de sua apreciada resposta, que aguardamos com especial interesse.⁵¹

A *Hamburg Sud* vendia passagens para o Brasil como representante do Lloyd na Alemanha e o passageiro de 3ª classe acabava por descobrir que viajaria em um navio brasileiro, possivelmente, somente no momento do embarque. Compreende-se também do registro que as reclamações quanto às condições da 3ª classe dos navios do Lloyd eram recorrentes junto à empresa responsável.

Em 17 de setembro de 1937 o consulado do Brasil em Hamburgo, encaminhou para o ministro interino das Relações Exteriores Mário de Pimentel Brandão cópias das cartas que recebeu com as reclamações e as respectivas traduções.⁵² O assunto necessariamente deveria envolver os representantes diplomáticos brasileiros na Alemanha em razão da nacionalidade do navio. A condição de empresa governamental era mais uma razão para que o assunto fosse levado ao conhecimento do governo. Dez

⁵⁰ Anexo 2 do Ofício de 17.7.1937 do Consulado do Brasil em Hamburgo para o Ministério das Relações Exteriores. Arquivo Histórico do Itamaraty, 61.5.14.

⁵¹ Anexo 3 do Ofício de 17.7.1937 do Consulado do Brasil em Hamburgo para o Ministério das Relações Exteriores. Arquivo Histórico do Itamaraty, 61.5.14.

⁵² Ofício de 17.7.1937 do Consulado do Brasil em Hamburgo para o Ministério das Relações Exteriores. Arquivo Histórico do Itamaraty, 61.5.14.

dias depois, em 27 de setembro, a defesa do capitão Abílio foi encaminhada.⁵³ Tinha por fim responder as acusações. Nela, o comandante argumentou que

Item 1 (a) – Não é verdade que tenha faltado a menor medida higiênica nos locais onde viajam os imigrantes portugueses, alias tal não poderia deixar de ter acontecido, devido a três fatores distintos, que são 1º. – A nossa função de Comando e de acordo com o Regimento interno da frota da empresa, obriga-nos a uma inspeção minuciosa e diária, dos locais onde viajam todos os passageiros, sempre realizamos tal inspeção sem nunca haver notado o menor desasseio na citada ou em outra qualquer dependência deste navio sob meu Comando; 2º. – O nosso Inspetor Sanitário é por excelência meticoloso e apraz-me dizer, cumpridor de seus deveres. Este tripulante é um funcionário do Governo do Brasil e positivamente não poderia concordar, que a higiene faltasse em qualquer dependência do navio; 3º – A Bordo de todas nossas unidades transportando imigrantes, existe um médico da Imigração Portuguesa, com a única finalidade de exigir o cumprimento restrito do Regulamento de tal imigração, que com certeza é do conhecimento das autoridades deste país, é essencialmente severo e sempre cumpridor a rigor. Não seria pois plausível que o médico da Imigração Portuguesa abrisse uma exceção no caso do "Cuyabá". Item 1 (b) – A resposta do item e alínea anterior, enquadra-se também para o presente, sendo que quanto a possíveis reclamações feitas, nunca tivemos conhecimento das mesmas, achando-se tanto o livro de Reclamações desde navio como o seu Diário Náutico à disposição das Autoridades de direito deste país, onde se verificará nada constar sobre tais imaginativas reclamações. Itens 2 e 3. – A resposta dada ao item 1 enquadra-se também nestes. Item 4 – Nunca constatamos o menor ato imoral por parte de tripulantes deste navio para com passageiros de qualquer classe, mesmo porque de acordo com o nosso Regimento Interno, tais relações foram sempre puramente de cortesia. Devemos também salientar, que sempre exigimos em navios sob nosso comando o máximo grau de moral e não podemos admitir que por motivos que desconhecemos, venha agora um mínimo número de passageiros, tentar destruir uma reputação firmada. Itens 5 e 6 – Sobre esses dois itens, cumpre-nos informar-lhes que o nosso médico de bordo, possui um Diário oficializado, rubricado pelas autoridades portuárias, onde constam todos os socorros e dietas fornecidas aos passageiros de todas as classes. Tal Diário acha-se também à disposição das Autoridades de Imigração desde país, onde poderá ser verificado, que todos os passageiros que solicitaram auxílio médico, foram prontamente atendidos. Item 7 – Sobre este item, devemos informar-lhes que por ocasião do embarque no Brasil, duas famílias alemãs, não quiseram alojar-se na popa do navio onde existe uma antepara divisória para os sexos. Tais passageiros, em número de dez, preferiram serem acomodados em um camarote à proa, para não ficarem à ré em contato com os passageiros portugueses. Este camarote da proa, tinha de fato uma antepara divisória, mas como existissem aberturas entre as taboas de sua construção, para a separação dos sexos determinamos que ao correr de tal antepara, fosse colocado um encerado que o vedasse completamente. Os passageiros em questão ficaram satisfeitos com esta acomodação, nunca tendo apresentado a menor reclamação a respeito. Itens 8 [acusação de embriagues], 9 e 10 – Sobre estes itens, cumpre-nos informar-lhes que eles representam em si assunto de caráter técnico, que não está à altura de julgamento de passageiros não profissionais. No entretanto, devemos dizer-lhes que todas providências foram tomadas de acordo com as necessidades e circunstâncias do momento e que o encalhe teve lugar em virtude exclusivamente de fortuna do mar. Sobre tais itens, oportunamente, as autoridades de imigração deste país, receberão

⁵³ Ofício de 27.7.1937 do Consulado do Brasil em Hamburgo para o Ministério das Relações Exteriores. Arquivo Histórico do Itamaraty, 61.5.14.

uma cópia do laudo da Vistoria judicial em Lisboa que, tratando do processo preliminar da avaria grossa tudo detalhou e analisou metodicamente. Item 11 [acusação de exigir propina para dar comida] – Este item contraria todo o princípio da verdade, porque nossos taifeiros, de índole essencialmente boa, procuram em todas as ocasiões auxiliar os passageiros, servindo-os a inteiro contento, independente de qualquer gorjeta, mesmo porque tais propinas não se enquadram na altiva mentalidade brasileira. Quanto a suposta reclamação feita em língua espanhola devemos esclarecer que se ela realmente foi feita nunca chegou ao conhecimento deste comando. Pedimos finalmente informar as autoridades, que este navio e seu comando, aqui permanece para quaisquer informações que se tornem necessárias. Cumpre-nos também salientar que, após o sinistro sofrido por este navio, vários passageiros de diversas nacionalidades e entre eles alemães, procuraram de *motu próprio* as autoridades Consulares e da Companhia, elevando em espontâneas afirmativas, não somente a maneira por que viajaram como também o trato que receberam deste comando e seus subordinados, durante e após o encalhe sofrido por este vapor onde todas as providências foram tomadas.⁵⁴

O capitão Abílio Raymundo de Oliveira, apesar da longa resposta, deixou de responder parte das acusações.

No dia 25 de setembro, um inspetor do Departamento de Imigração alemão dirigiu-se ao *Cuyabá* com o fim de "constatar as queixas apresentadas pelos passageiros".⁵⁵ Informou que "a bordo deste vapor, havendo visitado todos os pontos a que se referiam essas queixas, no que fui acompanhado pelo comandante, imediato, medico de bordo, 1º comissário e dois representantes da casa armadora". Naquela oportunidade, recebeu do capitão o relatório dele aqui já descrito.

Convém salientar que essa vistoria previamente agendada foi realizada mais de dois meses depois do acidente.

Além do teor do relatório, no local o comandante alegou que "todas as queixas eram a consequência de uma campanha de agitação, originada por dois passageiros de 3ª classe – um súdito do Uruguai e outro da Iugoslávia, aos quais o comando do navio havia recusado o alojamento em 1ª classe, conforme eles pretendiam."

O Inspetor avaliou que os sanitários à disposição da 3ª classe achavam-se em boas condições. Vistoriou o "compartimento da proa, a bombordo, onde os passageiros queixosos haviam sido alojados durante o trajeto" e de fato observaram que esse havia sido dividido por tábua para separação dos sexos, e revestido com um encerado [lona], para evitar que se espreitasse pelas fendas. Registrou, entretanto, que isto "só poderia acontecer, se de um dos lados se levantasse intencionalmente o encerado". Examinou os botes de salvação e os julgou em boas condições. O inspetor acabou por

⁵⁴ Anexo 2 do Ofício de 27.7.1937 do Consulado do Brasil em Hamburgo para o Ministério das Relações Exteriores. Arquivo Histórico do Itamaraty, 61.5.14. Grifos conforme o original.

⁵⁵ Anexo 2 do Ofício de 20.1.1938 do Consulado do Brasil em Hamburgo para o Ministério das Relações Exteriores. Arquivo Histórico do Itamaraty, 61.5.14.

concluir que "pelo que presenciei e tanto quanto podia constatar, a minha impressão é a de que as queixas pecaram por exagero."⁵⁶

As queixas mais importantes dos passageiros não poderiam ser verificadas somente com uma visita ao navio depois de decorrido tanto tempo do último desembarque. Considerando que boa parte das reclamações dizia respeito a higiene e a limpeza no momento da viagem, como também ao comportamento e o tratamento dispensado pela tripulação aos passageiros. Do mesmo modo, não poderiam ser examinadas naquele momento as acusações relacionadas a embriaguez e má conduta da tripulação e do comando no momento do acidente.

Em 28 de setembro, o médico do porto de Hamburgo encaminhou seu relatório. Nele relatou a visita de inspeção de um funcionário do "Instituto de Desinfecção" ao navio *Cuyabá*. Informou que "todos os compartimentos do navio se encontravam em sofríveis condições de limpeza, não havendo sido encontrado percevejos". Comunicou que "de futuro, os vapores do Lloyd Brasileiro continuarão sendo inspecionados, no tocante ao seu estado de asseio, tanto à chegada, como durante a sua estadia neste porto". Informou ainda que "a inspeção da Casa da Missão Evangélica dos Imigrantes, na Rautenbergstrasse", feita pelo médico, "não deu prova segura de que os percevejos, que lá havia nos quartos, tivessem sido levados por passageiros do Lloyd Brasileiro".⁵⁷

Mais uma vez, a inspeção deu-se depois de muito tempo decorrido e essa verificação não teria como apurar as condições do navio no momento da viagem.

Ao argumentar que a Casa da Missão Evangélica, responsável por uma pensão de acolhida aos imigrantes não conseguiu comprovar que os percevejos que passaram a infestar o local teriam origem nos passageiros desembarcados dos navios brasileiros, o médico acabou por revelar que os responsáveis pela instituição haviam apontado esse fato e responsabilizado o Lloyd pela praga.

No dia 10 de outubro o "Comissário do Governo para os serviços de Imigração no distrito do Baixo Elba" dirigiu carta ao Departamento de Imigração em Hamburgo. Expressou que

pelo que até agora tem sucedido, vê-se que as cousas a bordo dos vapores brasileiros continuam a não corresponder as nossas pretensões. O relatório, com que o capitão pretende justificar-se, não fornece provas de qualquer espécie, visto se resumir a contestar tudo. Deveras notável é o fato de que ele não haja feito uma tentativa para rebater as acusações feitas à sua pessoa (imoralidade, embriaguez). Uma averiguação positiva destes fatos só seria possível por meio de um confronto. Também sou de opinião que nas queixas deve haver um ou outro exagero, mas sobre o que não pode

⁵⁶ Anexo 2 do Ofício de 20.1.1938 do Consulado do Brasil em Hamburgo para o Ministério das Relações Exteriores. Arquivo Histórico do Itamaraty, 61.5.14.

⁵⁷ Anexo 1 do Ofício de 20.1.1938 do Consulado do Brasil em Hamburgo para o Ministério das Relações Exteriores. Arquivo Histórico do Itamaraty, 61.5.14.

haver dúvida, é que as condições de asseio a bordo dos vapores brasileiros são muito deficientes. O pessoal não vê simplesmente a imundice.⁵⁸

Aqui o representante do *Reich* expressou a opinião de que a bordo o comando e a tripulação não possuíam condições de reconhecer as péssimas condições de limpeza e higiene não por outra razão senão o fato de não possuírem parâmetros para isso. Não teriam as mínimas noções de asseio para compreender a falta dele.

Em 20 de outubro o Departamento de Imigração alemão enviou um "extrato" de uma queixa feita no dia 6 de agosto de 1937 de uma senhora casada, "sem meios, de cerca de setenta anos de idade, que havia chegado a Hamburgo no vapor 'Raul Soares', em 13 de julho de 1937, em companhia de suas filhas e duas netas". Ou seja, uma semana antes do acidente com o *Cuyabá* o Departamento já havia recebido uma queixa relacionada as condições de viagem da 3ª classe de outro navio do Lloyd Brasileiro. A senhora declarou que jamais viajaria novamente em um “vapor” da empresa brasileira pelas seguintes razões:

1) Não se lhe dando gorjetas, o pessoal serve-nos da maneira mais desagradável e repulsiva. 2) As comidas são destituídas de bom paladar e insuficientes. Apenas havia duas refeições por dia, sendo o café às 10 horas, com 2 ou 3 pãezinhos secos, e o jantar às 4 horas, do qual ninguém gostava. Com exceção das refeições, nem mesmo havia água para beber, a não ser que se desse gorjeta. Os que podiam pagar gorjetas, recebiam outra alimentação. 3) Por baixo das salas de alojamento haviam sido estivados couros, que espalhavam um cheiro repugnante através das escotilhas, que nem mesmo os ventiladores conseguiam fazer desaparecer por completo. A permanência nas salas tornava-se assim um suplício. Por motivo do ar pestilencial, enjoamos freqüentes vezes, o que nos enfraqueceu bastante.⁵⁹

Por fim, o Departamento de Imigração enviou aos representantes do *Hamburg Sud* e do Lloyd Brasileiro no mesmo dia 20 de outubro o seu relatório final, cujo teor difere da visão e interpretações de um dos inspetores da mesma repartição.⁶⁰

Esclareceu que o relatório do médico do porto omitiu que a Missão Evangélica dos Imigrantes havia requisitado ao Lloyd Brasileiro "mandar remover todos os inconvenientes e efetuar o pagamento das despesas resultantes da desinfecção por gás das salas da dita Missão." Ou seja, os passageiros do *Cuyabá* e de outros navios da empresa brasileira de fato chegaram infestados de insetos e a conta da desinfecção fora enviada a empresa de navegação brasileira.

⁵⁸ Anexo 3 do Ofício de 20.1.1938 do Consulado do Brasil em Hamburgo para o Ministério das Relações Exteriores. Arquivo Histórico do Itamaraty, 61.5.14.

⁵⁹ Anexo 4 do Ofício de 20.1.1938 do Consulado do Brasil em Hamburgo para o Ministério das Relações Exteriores. Arquivo Histórico do Itamaraty, 61.5.14.

⁶⁰ Anexo 5 do Ofício de 20.1.1938 do Consulado do Brasil em Hamburgo para o Ministério das Relações Exteriores. Arquivo Histórico do Itamaraty, 61.5.14.

Quanto ao relatório do inspetor do navio, expressou o departamento alemão que "observa-se que a declaração prestada pelo comandante do vapor, segundo a qual as queixas partiram de um súdito do Uruguai e outro da Iugoslávia, não pode corresponder aos fatos", uma vez as queixas já haviam sido

apresentadas respectivamente confirmadas por mais quatro casais alemães e não se acredita aqui que essas queixas sejam absolutamente sem fundamento. A prova de que os vapores do Lloyd Brasileiro correspondem em muito pequena escala às exigências dos viajantes alemães, está contida no extrato incluso de uma inquirição, feita a propósito de outro assunto e no decurso da qual foi ouvida uma viajante alemã.⁶¹

O responsável pelo Departamento de Imigração fez referência a queixa da senhora que viajou no "vapor" *Raul Soares* que "em presença das atuais queixas no caso do vapor 'Cuyabá', não deixam essas declarações de adquirir certa importância". Informou que naquela ocasião o Departamento desistiu de prosseguir com a investigação do assunto em razão de ser descontentamento de uma única pessoa.

Por fim, concordou com as ponderações do "Comissário do Reich" de que os queixosos, mesmo exagerando um pouco "não podem haver prestado para protocolo declarações falsas", pois "sobre a confiança merecida pelas testemunhas não se produziram aqui quaisquer dúvidas."

Considerou o Departamento de Imigração alemão que o *Cuyabá* e outros navios do Lloyd Brasileiro não estavam cumprindo integralmente os requisitos mínimos para transporte de passageiros e recomendou especial atenção a empresa para que não deixasse que esses sintomas ocorressem novamente e solicitou as devidas providências.

A descrição do cotidiano vivido a bordo do *Cuyabá* e de outro navio do Lloyd em viagens realizadas em meados de 1937 é reveladora de práticas frequentes da tripulação em relação aos passageiros da 3ª classe. As evidências nos permitem presumi-las usuais, tamanha a naturalização e a constância que foram incorporadas a cultura da tripulação como um todo.

Importante destacar que os episódios que produziram as reclamações aqui tratadas ocorreram durante viagens de ida do *Cuyabá* para a Europa. O número relativamente baixo de passageiros na 3ª classe não reproduziu as mesmas condições de viagem verificadas nas oportunidades em que o navio trouxe para o Brasil a lotação plena, com algumas centenas de imigrantes ali acomodados. Em se tratando de passageiros "sem meios", boa parte fugindo da pobreza ou de perseguições, imigrando para um país novo que concordou em recebê-los – quando a quase totalidade dos demais Estados tratava de fechar, com rigor, as fronteiras –, reclamar das condições de viagem do navio, ainda mais de bandeira brasileira, era fora de propósito naquele contexto, além de não soar como ideia sensata. A maioria dos

⁶¹ Anexo 5 do Ofício de 20.1.1938 do Consulado do Brasil em Hamburgo para o Ministério das Relações Exteriores. Arquivo Histórico do Itamaraty, 61.5.14.

imigrantes na 3ª classe não possuía experiência anterior de viagem transatlântica para estabelecer algum tipo de parâmetro crítico comparativo das condições a bordo do *Cuyabá*.

Provavelmente, as péssimas condições de viagem na 3ª classe não eram exclusividade dos navios do Lloyd Brasileiro. Não são temas tão recorrentes nos depoimentos ou não aparecem destacados nas memórias e suas construções, possivelmente por representarem um sofrimento menor no "mar" de agonia que em boa parte dos casos, foi justamente sanada com a adoção de um novo país que constituiu um "oceano" de tranquilidade sob muitas perspectivas.

Depois de realizados os reparos necessários no *Cuyabá*, Abílio Raymundo de Oliveira ainda comandou o “vapor” no regresso da Europa, atracando no Rio de Janeiro em 22 de outubro de 1937. Ao chegar à cidade, Jorge Lyra de Azevedo assumiu o comando do navio e o conduziu ao destino final, o porto de Santos, aonde chegou no dia 31 de outubro de 1937.⁶² Lyra de Azevedo era um capitão da Marinha Mercante com bastante experiência.⁶³

Em agosto de 1939 o Tribunal Marítimo Administrativo no Rio de Janeiro concluiu o julgamento aberto para apurar as responsabilidades pelo encalhe do *Cuyabá* ocorrido em julho de 1937. As conclusões do acórdão foram de que o acidente foi resultante de caso fortuito e ordenaram o arquivamento do processo.⁶⁴ Nem a sentença, nem a imprensa ou a correspondência diplomática revelaram qualquer apontamento quanto as queixas relacionadas as condições de viagem da 3ª classe do *Cuyabá*. E esse foi o último registro relacionado ao acidente.

Um crime bárbaro fez com que o *Cuyabá* voltasse a ser notícia meses depois do acidente em Portugal. Em 19 de janeiro de 1938, a bordo do navio atracado em Santos, pouco antes das sete horas da manhã, o novo comandante Jorge Lyra de Azevedo e o imediato João Baptista da Silva foram assassinados a facadas pelo segundo cozinheiro do navio, Emygdio Laurindo da Silva.⁶⁵ Momentos antes do crime, o cozinheiro “altercara por questões de serviço” com o imediato.⁶⁶ Um jornal publicou em sua primeira página que “circunstâncias impressionantes” assinalaram a última viagem do

⁶² Relação de passageiros do “vapor” *Cuyabá*. RV 400, Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e BR_RJANRIO_OL_0_RPV_PRJ_30956, Museu da Imigração do Estado de São Paulo.

⁶³ Em 1909 já estava trabalhando na Marinha Mercante como “piloto”, ou seja, imediato. *Anaes da Câmara dos Deputados* (RJ). Sessões de 1 a 15 de outubro de 1909. Volume IX. Imprensa Nacional, 1910, p. 76. Em fevereiro de 1913 ainda trabalhava como imediato, conforme *Jornal do Commercio* (RJ), 26.2.1913, p. 4; *Jornal do Commercio* (RJ), 22.6.1916, p. 4. Em janeiro de 1917, já era comandante. *A Noite* (RJ), 4.1.1917, p.4. Em 1923 aparece como “comandante do transatlântico *Bagé*, do Lloyd Brasileiro”, de acordo com a *Para Todos* (RJ), nº 217, 10.2.1932, p. 22. Contava 57 anos de idade (*O Jornal*, 20.1.1938, p. 6) era paraense, nascido em 23.4.1880 e em razão de serviços prestados à França durante a primeira guerra mundial, recebeu a “Medalha da Legião de Honra”, conforme, entre outros, *O Imparcial* (RJ), 20.1.1938, p. 11 e *O Radical* (RJ), 21.1.1938, p. 2.

⁶⁴ *O Radical* (RJ), 16.8.1939, p. 4.

⁶⁵ Entre outros, *A Noite* (RJ), 19.1.1933, p. 1; *Diário de Notícias* (RJ), 20.1.1938 (Segunda Secção), p. 7; *Correio da Manhã* (RJ), 20.1.1938, p. 1; *A Batalha* (RJ), 21.1.1938, p. 2; *Gazeta de Notícias* (RJ), 21.1.1938, p. 5; *O Radical* (RJ), 20.1.1938, p. 12 e 22.1.1938, p. 5; *O Estado* (PR), 21.1.1938, p. 8; *Jornal do Brasil* (RJ), 22.1.1938, p. 11; *O Imparcial* (MA), 24.1.1938, p.1 e *A Notícia* (SC), 27.1.1937, p. 1 (3ª edição).

⁶⁶ *Diário de Notícias* (RJ), 20.1.1938 (Segunda Secção), p. 7.

comandante e que 34 membros da tripulação haviam sido presos e recolhidos a delegacia de ordem política e social em razão de “suspeitas de motim, antecedendo o duplo crime”. A imprensa registrou que a ordem de prisão ocorreu depois que o diretor do Lloyd, o Almirante Graça Aranha, ouviu o depoimento da tripulação presente no momento do incidente e “chegou a conclusão de que houvera cumplicidade indireta daqueles que mandara deter, por terem assistido a brutal cena de sangue, que se desenrolou no convés do barco e sem que tivessem o menor gesto em defesa dos superiores, vítimas do atentado”.⁶⁷ Pior do que isso, a percepção do Almirante no decorrer do interrogatório foi a de que alguns dos tripulantes consideravam o crime do cozinheiro “justificável”.⁶⁸ A tripulação foi acusada de negligente por não defender o imediato, atacado “sem que ninguém em seu auxílio ocorresse, senão o comandante” que foi igualmente esfaqueado, lutando também sozinho contra o agressor, o que “faz parecer um *complot* formado contra as duas vítimas”.⁶⁹

Com grande repercussão na imprensa, os jornais chegaram a cogitar que o crime teria sido cometido em razão de motivações políticas.⁷⁰ O Almirante Graça Aranha chegou a declarar que “isso é comunismo, não há dúvidas, somente o extremismo age assim”.⁷¹ Um jornal integralista classificou o crime como “obra nefasta do comunismo”.⁷²

O cozinheiro trabalhava no *Cuyabá* há cerca de dois anos. Alegou que no dia anterior havia saído a passeio em terra sem a farda, conforme o regulamento exigia e, por essa razão, recebera do comando dez dias de suspensão. Ao se dirigir ao camarote do imediato para tirar satisfações, se desentendeu com ele. Outros tripulantes relataram que a revolta do cozinheiro estaria relacionada a uma ordem para realizar determinada pintura que ele se recusara a atender.⁷³ Havia também a versão de que no dia anterior ao crime “já tinha verificado um atrito entre o imediato e o cozinheiro”.⁷⁴ Ao final, o inquérito concluiu que “não houve intuítos políticos” no crime.⁷⁵ Como pode ser explicada a reação de parte da tripulação no momento do crime?

O novo comando formado por Jorge Lyra de Azevedo e o imediato João Baptista da Silva foi nomeado imediatamente depois da viagem que tantos problemas causaram à direção do Lloyd Brasileiro. É de se presumir que o comando anterior foi responsabilizado tanto pelo encalhe nas Berlengas como pelas péssimas condições e práticas a bordo. Se não de maneira formal, a troca do

⁶⁷ *Jornal do Brasil* (RJ), 22.1.1938, p. 11.

⁶⁸ *Correio da Manhã* (RJ), 23.1.1938, p. 20.

⁶⁹ *Correio da Manhã* (RJ), 23.1.1938, p. 20.

⁷⁰ *O Jornal* (RJ), 22.2.1936, p. 8.

⁷¹ *Diário de Pernambuco* (PE), 23.1.1938, p. 1.

⁷² *Chamma Verde* (SC), edição de 29.1.1938, p. 4.

⁷³ *Correio Paulistano* (SP), 20.1.1938, p.2 e *Diário de Pernambuco* (PE), 21.1.1938, p. 12.

⁷⁴ *Correio da Manhã* (RJ), 20.1.1938, p. 14.

⁷⁵ *A Noite* (RJ), 25.1.1938, p. 2.

comandante e do imediato no *Cuyabá* assim indicam.⁷⁶ É possível conjecturar que as instruções do Lloyd Brasileiro para o novo comandante foi a de estabelecer disciplina rígida junto à tripulação e redobrar os esforços no sentido de manter o navio limpo e organizado de modo a não produzir novas reclamações e problemas.

Permanecer trabalhando na rota realizada pelo *Cuyabá*, além de prestigioso e profissionalmente interessante, atendia especialmente aos interesses particulares das duas vítimas. Lyra Azevedo possuía esposa e duas filhas residindo no Havre. Batista da Silva era casado com uma senhora alemã cuja família vivia em Hamburgo.⁷⁷ Além das prováveis recomendações que receberam da empresa, ambos pretendiam cumprir com rigor as ordens do Lloyd de modo a permanecer no comando desse navio. A dupla, entretanto, realizou uma única viagem de ida e volta à Europa a bordo do *Cuyabá*, em fins de 1937, cujo regresso ao porto de Santos se deu em 17 de janeiro de 1938, dois dias antes do crime.⁷⁸ Boa parte do tempo dessa viagem o navio foi comandado pelo imediato, uma vez que Lyra Azevedo ficou doente e permaneceu uma parte considerável do tempo em sua cabine.⁷⁹ Não por outra razão, o ódio do cozinheiro teve como alvo inicial o imediato. Diante dessas evidências, acreditamos que o rigor do comando em contraste com a liberalidade e desorganização do capitão anterior contribuiu em alguma medida para essa sucessão de fatos que acabou por produzir o duplo homicídio. Assim como os episódios ocorridos durante a viagem precedente do *Cuyabá*, objeto do presente estudo.

Pouco mais de um mês depois do crime, o navio já tinha no comando outro capitão.⁸⁰ O Lloyd Brasileiro homenageou o comandante Jorge Lyra de Azevedo batizando um de seus “vapores” com o nome de *Comandante Lyra*.⁸¹

O movimento de passageiros para o Brasil ainda teria uma muito expressiva alta entre fins de 1938 e início de 1939, com a intensificação da expectativa da aproximação da guerra e como consequência da perseguição nazista a opositoristas, dissidentes, judeus e outros grupos perseguidos na Alemanha e demais países dominados pelo nazismo.⁸²

⁷⁶ João Baptista da Silva assumiu o posto no *Cuyabá* em outubro de 1937, de acordo com *A Notícia* (SC), 27.1.1938, (3ª edição), p. 5.

⁷⁷ *O Radical* (RJ), 21.1.1938, p. 2. A ida dela para a Alemanha, inclusive, já estava agendada para a próxima viagem do navio, conforme o *Correio da Manhã* (RJ), 20.1.1938, p. 14.

⁷⁸ Relação de passageiros do “vapor” *Cuyabá*. RV 403, Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

⁷⁹ *Correio da Manhã* (RJ), 23.1.1938, p. 20 e *A Gazeta* (SC), 26.2.1938, p. 3.

⁸⁰ Estava no comandando Honório Luiz de Vargas quando do regresso do navio ao Rio de Janeiro proveniente de Hamburgo em 2.4.1938. Relação de passageiros do “vapor” *Cuyabá*. RV 406 e BS.0.RPV, ENT.32503, Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

⁸¹ *Jornal Pequeno* (PE), 26.3.1941, p. 3. O *Comandante Lyra* foi torpedeado e bombardeado em 18.5.1942 por um submarino italiano, se tornando o sétimo navio mercante brasileiro atacado pelo Eixo, sendo o primeiro na costa brasileira. Dois homens foram mortos no ataque. *Correio da Manhã*, 26.5.1942, p.1 e 17.8.1970, p. 19.

⁸² *Quixote nas trevas*, op. cit., p. 106. A presença do *Cuyabá* na “zona de operações militares” foi registrada no *O Radical* (RJ), 3.9.1939, p. 9.

Com o início da II Guerra Mundial e a instauração do bloqueio inglês, poucos portos na Europa continental ainda seguiram operando. A rota de navios cujo destino era às Américas zarpava de portos localizados na península Ibérica. Os navios de bandeira europeia cujas nações estavam envolvidas no conflito deixaram de realizar a viagem para a América do Sul. Seguiram realizando o trajeto, especialmente, os “vapores” pertencentes a empresa portuguesas, espanholas e brasileiras, nações ainda neutras. Nesse momento, o *Cuyabá* e os demais navios do Lloyd fizeram seguidas viagens trazendo refugiados do conflito e demais perseguidos do nazismo.

Esse contingente humano reduziu-se em fins de 1941. A partir do momento em que o Brasil rompeu relações diplomáticas com o Eixo em janeiro de 1942, começaram a ocorrer os afundamentos de navios do Lloyd Brasileiro, o que determinou a expressiva diminuição das viagens marítimas. Dessa forma manteve-se até o fim do conflito em 1945.

No fim de sua existência, o "vapor" *Cuyabá* já era grafado *Cuiabá* (com "i"), até que foi vendido como sucata e ocorreu o desmonte total da embarcação em 1963.⁸³



Recebido: 16 de setembro de 2019

Aprovado: 20 de outubro de 2019

⁸³ O ano de 1963 é o indicado em diversos sites da internet, como por exemplo <http://www.theshipslist.com/ships/lines/lloydbrasileiro.shtml>. Acesso em 7.11.2015; e http://www.navioseportos.com.br/cms/index.php?option=com_content&view=article&id=64:relacao-navios&catid=34:lloydbras&Itemid=54 Acesso em 9.11.2015.