

Eric Frattini

MANIPULANDO A HISTÓRIA

OPERAÇÕES DE FALSA BANDEIRA:

*Do Incêndio do Reichstag
ao Golpe de Estado na Turquia*

Tradução

Silvia Massimini Felix

valentina 

Rio de Janeiro, 2022

1ª Edição



"AFUNDE O MAINE" (1898)

Em 2 de fevereiro de 1898, o tenente John Blandin escreveu à esposa quando estava prestes a sair de Cuba, rumo a Nova Orleans, a bordo do *USS Maine*: “Aqui está tudo tranquilo, em nada comparado com o que vi.” Blandin se referia à calma que naquela época se vivia na ilha caribenha, mas também aos rumores de que os guerrilheiros cubanos estavam matando as tropas espanholas usando minas de dinamite. A guerrilha, que lutava por sua independência da Espanha, tinha conquistado o coração dos norte-americanos com a ajuda da imprensa controlada pelos magnatas William Randolph Hearst e Joseph Pulitzer. As reportagens dos jornais de ambos os magnatas falavam de quase 100 mil cubanos mortos, alguns em campos de concentração, e de mulheres que eram forçadas por soldados espanhóis a despir-se em plena rua para, posteriormente, serem fichadas. Esses supostos abusos levaram o presidente McKinley a enviar o encouraçado *USS Maine* para pressionar as autoridades espanholas e defender os interesses norte-americanos na ilha. “Eu espero, de todo o coração, que tudo corra bem”, escreveu o então secretário da Marinha, John D. Long, depois de ordenar que o *Maine* fosse para Cuba.

Em 15 de fevereiro de 1898, o encouraçado norte-americano explodiu enquanto estava ancorado no porto de Havana. Na ocasião, morreram dois oficiais e 250 marinheiros. Dos feridos, 14 acabaram não resistindo e, com isso, o número de mortos subiu para 266 — a tripulação era composta de 392 pessoas. Uma comissão naval de investigação concluiu que a explosão havia sido causada por uma mina plantada na parte externa do navio. Como era de esperar, a publicação do relatório oficial levou muitas pessoas a acusarem a Espanha de sabotagem, criando, assim, o apoio necessário por parte da

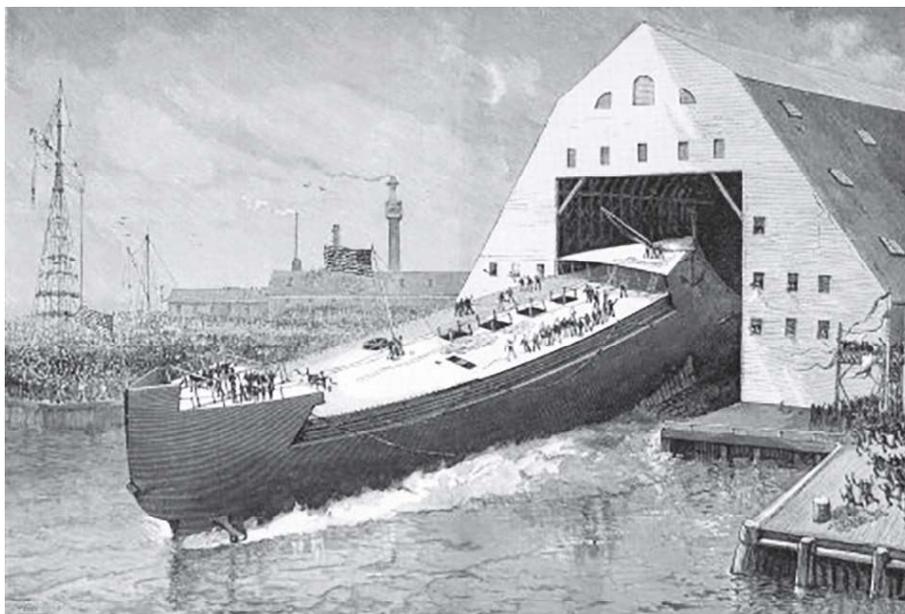


O *USS Maine* entrando no porto de Havana em janeiro de 1898

opinião pública para declarar guerra. No entanto, como veremos a seguir, estudos posteriores, incluindo um texto publicado em 1976 e reeditado em 1995, concluíram que o navio foi destruído “por dentro” como consequência da queima de carvão em uma das caldeiras, o que causou uma intensa explosão ao lado do paiol de pólvora.

No final do século XIX, os Estados Unidos observavam que certos países sul-americanos começavam a superá-los em poderio naval. O Brasil, por exemplo, dispunha de vários navios de guerra, entre eles o *Riachuelo*, lançado ao mar em 1883. Até mesmo o Chile e a Argentina já haviam ultrapassado os Estados Unidos nesse campo, e, na Europa, países como a Grã-Bretanha, a França e a Rússia tinham Armadas maiores do que a norte-americana. O vice-presidente Chester A. Arthur, que fora nomeado presidente depois do assassinato de James A. Garfield, decidiu criar uma comissão especial para encontrar a melhor forma de modernizar a força naval do país. O Bureau of Construction and Repair [Gabinete de Construção e Reparos] apresentou dois planos ao então secretário da Armada, William Whitney: o primeiro consistia

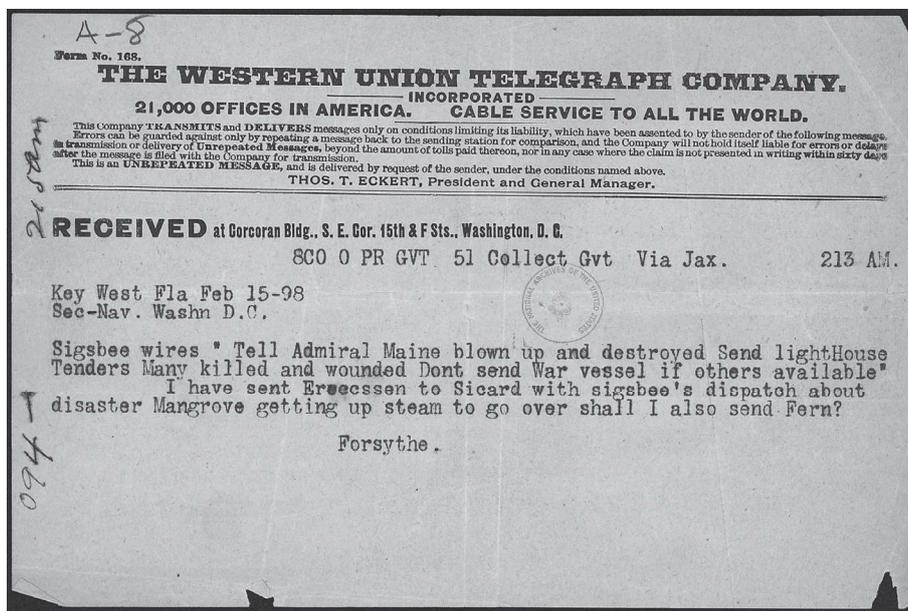
"AFUNDE O MAINE"



Lançamento ao mar do *USS Maine* em 1890

na construção de um encouraçado; o segundo, na de um cruzador. As discussões no Congresso se prolongaram até 1886, com Glover Cleveland já como presidente. Em agosto desse ano, o Comitê de Serviços Armados do Congresso autorizou a construção de dois navios de guerra, o *USS Texas* e o *USS Maine*, e o Departamento da Marinha exigiu aos engenheiros que as embarcações navegassem a uma velocidade de 17 nós e tivessem uma proa de aço reforçado. Além disso, ambos os navios deveriam estar equipados com quatro canhões de 254 milímetros, seis canhões de 152 milímetros, vários de calibre menor e seis tubos lança-torpedos, salientando-se que o armamento principal deveria ser capaz de disparar da proa e da popa.

O Congresso autorizou a construção do *Maine* em 3 de agosto de 1886, e sua quilha foi colocada na rampa de lançamento no dia 17 de outubro de 1888, no estaleiro Brooklyn Navy Yard. O navio se tornou o maior construído por um estaleiro da Armada dos Estados Unidos, pesando 6.682 toneladas, com comprimento de 98,9 metros e 17,37 metros de largura. O encouraçado era impulsionado por máquinas a vapor de expansão tripla, movidas por oito



A estação naval Key West informa o afundamento do *USS Maine*

caldeiras Scotch e duas hélices, o que lhe proporcionava uma velocidade de quase 17 nós.¹

A construção do *USS Maine* se prolongou por quase nove anos, em parte devido às limitações da indústria norte-americana. Durante esse tempo, a tecnologia naval tinha mudado tanto e tão rapidamente, que, ao ser inaugurado, o navio já havia ficado completamente obsoleto. Quando se planejou a sua construção, pensou-se que o melhor seria destiná-lo a servir como um pequeno encouraçado de blindagem. De fato, a Grã-Bretanha, a França e a Rússia dispunham de navios similares, mas em apenas uma década as coisas tinham mudado radicalmente, e as grandes potências navais demandavam navios de guerra mais leves e velozes. A isso se uniu a grave crise econômica provocada pelo chamado “Pânico de 1893”, no segundo mandato de Grover Cleveland, durante o qual se projetou um plano de cortes de gastos que afetava todos os departamentos. O secretário do Tesouro, John G. Carlisle,

¹ Lawrence Lenz, *Power and Policy: America's First Steps to Superpower 1889-1922*, Algora Publishing, Nova York, 2008.

"AFUNDE O MAINE"

e o da Marinha, Hilary A. Herbert, mantinham uma tensa relação havia anos (tinham lutado em grupos opostos durante a Guerra de Secessão de 1861-65),² o que influenciou na redução do orçamento para a construção do *Maine*. Logo se viu que tanto seu formato como seu armamento não eram os adequados em cenários de guerra, e, além disso, o navio não alcançava a velocidade necessária caso se pretendesse destiná-lo a trabalhos de escolta e proteção.³

Depois do afundamento do navio, o governo McKinley criou uma comissão naval de investigação para averiguar a causa da explosão. No dia 21 de março de 1898, o comitê concluiu que a destruição do navio se deveu apenas “à explosão de uma mina situada sob a parte inferior do navio e colocada ao redor da quadrícula 18 do casco, um tanto a bombordo do navio”. O relatório acrescentava que tinham sido “incapazes de obter evidência alguma da pessoa ou pessoas responsáveis pela destruição do *Maine*”. Quanto à possibilidade de que o ocorrido fosse devido a uma explosão interna em um paiol de pólvora — onde se armazenava munição —, a comissão concluía que “de nenhum modo se tratara de uma combustão espontânea de carvão”. Também se afirmava que nenhuma embarcação da Armada norte-americana tinha sofrido uma combustão espontânea do carvão armazenado em suas caldeiras.⁴

Uma vez que a conclusão era que a causadora do desastre tinha sido uma mina externa, a comissão não entendia como uma explosão daquela magnitude teria projetado para o alto, e não para baixo, uma prancha do fundo — ainda unida ao navio — por cerca de 1,5 m acima da superfície da água. Esse pedaço da quilha tinha forma de V, mas essa se inverteu como consequência — era isso que dizia o relatório da comissão — de uma mina submarina que explodira nos armazéns de munição de fora para dentro do navio.⁵

² Richard E. Welch, *The Presidencies of Grover Cleveland*, University Press of Kansas, Lawrence, 1988.

³ Norman Friedman, *U. S. Cruisers, An Illustrated Design History*, Naval Institute Press, Annapolis, 1984.

⁴ Charles River, *The Explosion of the USS Maine: The Controversial Event That Led to the Spanish-American War*, CreateSpace Independent Publishing Platform, internet, 2014.

⁵ Louis Fisher, *Destruction of Maine (1898)*, The Law Library of Congress, Washington, D.C., 2009.

O governo espanhol, presidido na época pelo liberal Práxedes Mateo Sagasta, ordenou uma investigação aos engenheiros Del Peral e De Salas, que detectaram nos destroços do navio que o carvão armazenado nas caldeiras, separadas do depósito de munições apenas por uma fina divisória, tinha sofrido uma combustão espontânea, o que causou a explosão em cadeia de todo o navio. Del Peral incluiu várias anotações à mão no final do relatório:

- Se tivesse sido uma mina a causa da explosão, seria possível observar uma coluna de água.
- O vento e as águas estavam calmos, e por isso uma mina não poderia ter sido detonada por contato; só teria sido possível por eletricidade, mas não se encontraram cabos de nenhum tipo.
- Não se encontraram peixes mortos na água, como teria acontecido com uma explosão subaquática.
- Os armazéns de munição em geral não explodem quando o navio afunda depois de se chocar com uma mina.

Apesar de o relatório dos espanhóis se tornar público, a imprensa norte-americana não informou, ou não quis informar, as conclusões às quais eles chegaram. No dia 11 de abril, o presidente William McKinley deu a conhecer ao Congresso os resultados da comissão naval de investigação, apontando que “não tinham sido capazes de averiguar quem havia sido o responsável”. No entanto, graças à conflitiva situação vivida naquele momento nos Estados Unidos, grande parte da imprensa e da opinião pública, assim como a maioria dos membros do Congresso, assumiu que a mina tinha sido colocada por agentes espanhóis. Nos jornais dos magnatas William Randolph Hearst e Joseph Pulitzer, a Espanha foi culpada pelo afundamento. De fato, em 17 de fevereiro, o *New York Journal*, de propriedade de Hearst, dizia o seguinte: “O navio de guerra *Maine* foi partido em dois pela máquina infernal de um inimigo.” Um desenho mostrava o barco ancorado sobre uma mina conectada com cabos a um forte espanhol. A imprensa ajudou a promover o grito de batalha: “Lembrem-se do *Maine*! Ao diabo com a Espanha!”⁶

⁶ Thomas B. Allen, “Remember the Maine?”, *National Geographic*, v. 193, nº 2, Washington, D.C., fevereiro de 1998.

"AFUNDE O MAINE"

\$50,000 REWARD.—WHO DESTROYED THE MAINE?—\$50,000 REWARD.

EDITION FOR GREATER NEW YORK

NEW YORK JOURNAL
AND ADVERTISER.

Copyright, 1906, by W. K. Helwig—NEW YORK, THURSDAY, FEBRUARY 15, 1906.—11 PAGES. PRICE ONE CENT

DESTRUCTION OF THE WAR SHIP MAINE WAS THE WORK OF AN ENEMY.

\$50,000!
\$50,000 REWARD!
For the Detection of the Perpetrator of the Maine Outrage!

\$50,000!
Assistant Secretary Roosevelt Convinced the Explosion of the War Ship Was Not an Accident.

\$50,000!
\$50,000 REWARD!
For the Detection of the Perpetrator of the Maine Outrage!

The Journal Offers \$50,000 Reward for the Conviction of the Criminals Who Sent 258 American Sailors to Their Death. Naval Officers Unanimous That the Ship Was Destroyed on Purpose.

NAVAL OFFICERS THINK THE MAINE WAS DESTROYED BY A SPANISH MINE.

Hidden Mine or a Sunken Torpedo Believed to Have Been the Weapon Used Against the American Man-of-War—Officers and Men Tell Thrilling Stories of Being Blown Into the Air Amid a Mass of Shattered Steel and Exploding Shells—Survivors Brought to Key West Scout the Idea of Accident—Spanish Officials Protest Too Much—Our Cabinet Orders a Searching Inquiry—Journal Sends Divers to Havana to Report Upon the Condition of the Wreck. Was the Vessel Anchored Over a Mine?

BY CAPTAIN E. L. ŻALINSKI, U. S. A.

(Captain Żalinski is the inventor of the famous diving gun, which would be the principal factor in our coast defense in case of war.)

Assistant Secretary of the Navy Theodore Roosevelt says he is convinced that the destruction of the Maine in Havana Harbor was not an accident. The Journal offers a reward of \$50,000 for exclusive evidence that will convict the person, persons or Government criminally responsible for the destruction of the American battle ship and the death of 258 of its crew.

The suspicion that the Maine was deliberately blown up grows stronger every hour. Not a single fact to the contrary has been produced. Captain Sigbee, of the Maine, and Consul-General Lee both urge that public opinion be suspended until they have completed their investigation. Why are taking the course of tactful men who are convinced that there has been treachery.

Washington reports very late that Captain Sigbee had feared some such event as a hidden mine. The English cipher code was used all day yesterday by several officers in cabling instead of the usual American code.

Primeira página do *New York Journal* com a história da mina espanhola

A destruição do *USS Maine* e o relatório da comissão de investigação influenciaram enormemente na decisão do Congresso, em 20 de abril, de aprovar uma resolução pela qual se exigia a imediata retirada das Forças Armadas espanholas de Cuba, ao mesmo tempo que se dava sinal verde a McKinley para utilizar força militar. Na citada resolução se declarava que “as condições aberrantes em Cuba são parte dos eventos que desembocaram na destruição de um navio de guerra dos Estados Unidos”. No dia 25 de abril, o Congresso

aprovou uma lei na qual se anunciava que “se estabeleceu a situação de guerra” entre os Estados Unidos e a Espanha a partir de 21 de abril.⁷ Em um protocolo de acordo entre os dois países, datado de 12 de agosto, especificavam-se os termos para um acordo de paz, e, de fato, o tratado, assinado no dia 10 de dezembro, transferia o controle de Porto Rico, de Guam e das Filipinas para os Estados Unidos. A Espanha também cedia o controle sobre Cuba.⁸

A verdade é que a comissão de investigação norte-americana não recorreu a especialistas tecnicamente qualificados nem em armamento nem em engenharia naval. George W. Melville, engenheiro-chefe da Marinha norte-americana, duvidava que uma mina houvesse causado a explosão, mas em nenhuma ocasião foi questionado a respeito de sua opinião. Melville suspeitava que a causa do desastre havia sido uma explosão no interior do *Maine* e, por isso, não foi chamado para prestar esclarecimentos. Philip R. Alger, conhecido especialista em artefatos explosivos da Marinha, declarou ao *Washington Evening Star* que o dano parecia proceder de uma explosão de dentro para fora.⁹

Muitos navios, dentre eles o *Maine*, tinham caldeiras e carvoeiras situadas junto aos depósitos onde se armazenavam as munições, a pólvora e os projéteis, separados uns dos outros apenas por um fino tabique. Se o carvão se incendiasse por combustão espontânea, podia esquentar as paredes do paiol de pólvora e provocar uma explosão, algo de que já havia advertido John D. Long, secretário da Marinha norte-americana.

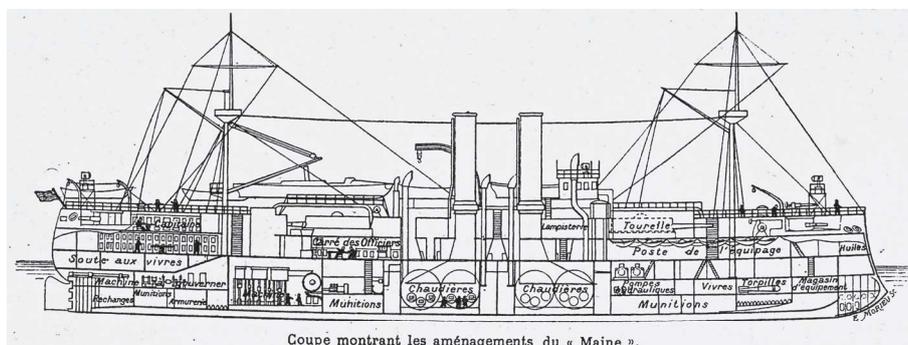
Além disso, o *USS Maine* carregava carvão betuminoso de alta volatilidade, ou seja, mais sujeito a sofrer uma combustão espontânea. E, como se não bastasse, a umidade também contribuía para isso, e o navio tinha passado os últimos três meses ancorado na estação naval de Key West (Flórida) e redondezas, onde o clima tropical se caracteriza pelos altos níveis de umidade. Na verdade, o Departamento da Armada omitiu o fato de que, entre 1894 e 1908, haviam sido registrados mais de 20 incêndios nos depósitos de

⁷ Lewis L. Gould, *The Spanish-American War and President McKinley*, University Press of Kansas, Lawrence, 1982.

⁸ Samuel Willard Crompton, *The Sinking of the USS Maine: Declaring War Against Spain*, Chelsea House Publishers, Nova York, 2008.

⁹ H.G. Rickover, *How the Battleship Maine was Destroyed*, Naval Institute Press, Annapolis, 1995 (edição original publicada em 1976).

"AFUNDE O MAINE"



Planta do *USS Maine*

carvão de vários navios de guerra norte-americanos, causados por combustão espontânea.¹⁰

Em 1910, o presidente William H. Taft pediu ao corpo de engenheiros do Exército que fosse realizado um novo estudo sobre o afundamento do *Maine*. A equipe construiu uma ensacadeira ao redor do navio, bombeou a água e pôde examinar o casco, que ficou exposto ao ar. Em 1911, uma nova comissão de investigação reafirmou a conclusão de que uma mina exterior tinha sido a causadora da explosão, embora a localização do explosivo ao qual se fazia referência não fosse a mesma.

Em 1974, depois de 63 anos, o almirante Hyman Rickover perguntou a vários historiadores navais sobre o afundamento do *Maine*, e uma nova equipe de especialistas examinou todos os documentos existentes sobre o assunto. Além disso, entraram em contato com o capitão de navio Adolfo Gregorio Álvarez-Espino, adido naval na embaixada da Espanha em Washington, para ver que materiais estavam disponíveis tanto nos arquivos espanhóis quanto nos de outros países, como a França e a Grã-Bretanha, sobre explosões espontâneas em navios de guerra. Por fim, os investigadores concluíram que “sem dúvida” a explosão havia acontecido a partir do interior do navio.¹¹

A equipe de Rickover afirmava em seu estudo que a comissão de investigação de 1898 não havia acrescentado nenhuma prova que servisse para

¹⁰ VV.AA., *US Navy Fact File, Battleships USS Maine*, United States Naval Academy, Annapolis, 2002.

¹¹ H.G. Rickover, op. cit.



Capitão Charles D. Sigsbee

culpabilizar os espanhóis e especificava que tinha existido uma “tendência natural a buscar razões para a perda do *Maine* que não refletia em nada a honra e o cavalheirismo da Marinha dos Estados Unidos”.¹² O testemunho do oficial no comando, Charles D. Sigsbee, revelou que nenhum membro da comissão naval de investigação “estava familiarizado com seu navio”. Um dos comentários de Sigsbee que havia sido, digamos, deixado de lado, foi o que apontava para uma possível origem da explosão. O capitão disse que “um oficial da linha de comando parecia olhar fixamente para a sala de máquinas” e que ele supôs que “estava

dando ordens equivalentes a um alerta (para o resto da tripulação) e à execução de uma ordem (a explosão do *Maine*)”.¹³ Concluindo, o almirante Rickover afirmava que “era possível falar de desconhecimento dos regulamentos da Marinha e de que a comissão não tinha a intenção de examinar a possibilidade de que a perda se devesse a um acidente e à negligência de seu capitão”.

O estudo de Lewis Gould, realizado em 1982, chegou à conclusão de que a ventilação inadequada no interior do *Maine* provocara um incêndio nos depósitos de carvão e a posterior explosão nas imediações dos depósitos de munição do navio.¹⁴ O historiador John L. Offner, em sua tese de doutorado sobre a guerra hispano-americana, publicada em 1992, aponta que, de 1895 a 1898, outros 13 navios norte-americanos haviam sofrido incêndios associados à combustão espontânea do carvão em seus depósitos”.¹⁵

¹² Norman Polmar e Thomas B. Allen, *Rickover: Controversy and Genius: A Biography*, Simon & Schuster, Nova York, 1982.

¹³ John Walsh, *The Sinking of the USS Maine*, Watts Publishers, Nova York, 1969.

¹⁴ Lewis L. Gould, *America in the Progressive Era, 1890-1914*, Routledge, Nova York, 2001.

¹⁵ John L. Offner, *An Unwanted War: The Diplomacy of the United States and Spain Over Cuba, 1895-1898*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1992.

"AFUNDE O MAINE"

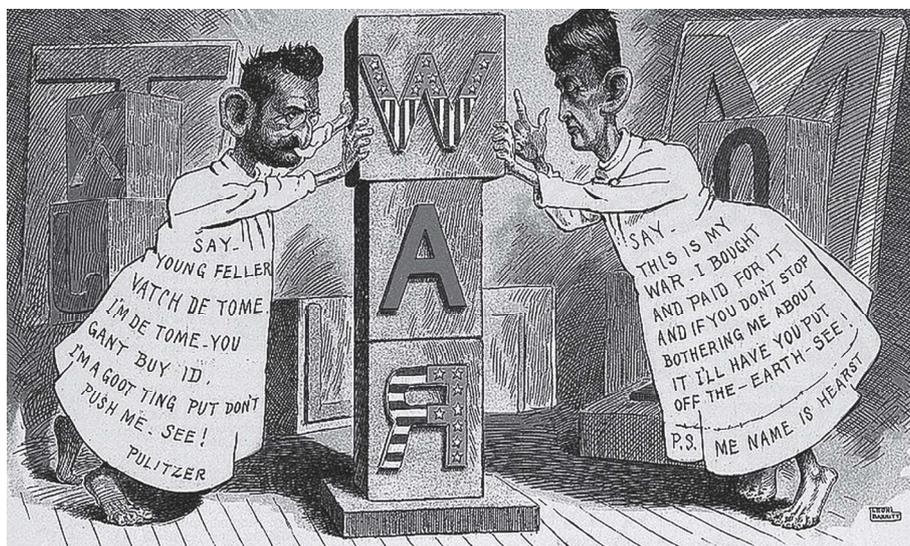
Em 1998, a National Geographic Society encomendou um estudo à Advanced Marine Enterprises (AME) com o objetivo de preparar um modelo computadorizado do *Maine* e analisar as causas da destruição. Os estudos de transferência de calor indicaram que, durante as quatro horas desde o início do incêndio no depósito principal de carvão, “a temperatura da caldeira mais próxima da pólvora (localizada a apenas 10 cm de distância de um placa de aço fina) poderia ter subido até ultrapassar 645 graus, ou seja, o suficiente para inflamar a pólvora e provocar uma reação em cadeia nas salas adjacentes”. A AME questionava se a destruição do *Maine* poderia ser atribuída a uma mina que estava fora do casco, como defendiam as investigações de 1898 e 1911, mas não encontrou dados conclusivos para defender tal hipótese. Foi levantada a possibilidade de que uma mina teria aderido ao casco do navio e se observou que, embora os resultados não pudessem ser considerados determinantes, era possível afirmar que um incêndio no carvão foi o “primeiro passo da destruição do *Maine*”, embora também fosse plausível que uma mina tivesse causado a explosão. Na verdade, o relatório final da AME defendia essa última hipótese como a mais próxima do que deve ter acontecido,¹⁶ embora vários de seus especialistas não tenham aceitado tal conclusão.

Em 2001, Dana Wegner, que havia trabalhado com o almirante Hyman G. Rickover na investigação de 1974, afirmou a Edward Marolda, historiador do Centro Histórico Naval de Washington, que “todos os documentos pertinentes foram estudados, incluindo as plantas do navio e os relatórios de risco semanais do *Maine* (do ano 1912), do engenheiro chefe do projeto, William Fergusson. Tais relatórios incluíam numerosas fotografias com o número de cavernames e cintas das partes achadas nos destroços. Dois especialistas em demolições navais e explosões foram incluídos na equipe. Pelo que se observou nas fotografias, não havia evidência plausível alguma de penetração vinda do exterior; portanto, a explosão ocorreu no interior do navio”.¹⁷

Como já dissemos, depois do afundamento do *USS Maine*, Hearst publicou uma reportagem na qual contava como os espanhóis tinham colocado um torpedo debaixo do barco e o detonaram da margem. O efeito da manipulação jornalística deu seus frutos, e os soldados norte-americanos foram enviados

¹⁶ Thomas B. Allen, op. cit.

¹⁷ Edward Marolda, *Theodore Roosevelt, the U.S. Navy and the Spanish-American War*, Palgrave Macmillan, Nova York, 2001.



Pulitzer e Hearst vestidos de Yellow Kid,* satirizando seu papel como manipuladores da opinião pública dos Estados Unidos para a guerra contra a Espanha

a Cuba depois que se declarou a Guerra Hispano-Americana.¹⁸ O conflito durou três meses e dezessete dias (de 25 de abril a 12 de agosto de 1898). O número de mortos do lado norte-americano chegou a 5 mil, enquanto que do espanhol morreram cerca de 60 mil pessoas, muitas delas por causa de doenças tropicais. No dia 10 de dezembro de 1898 foram assinados os Acordos de Paris, por meio dos quais se estabelecia a independência de Cuba, situação que entrou em vigor em 1902.

Atualmente, inúmeros historiadores, tanto espanhóis como norte-americanos, concordam em afirmar que, embora a explosão do *USS Maine* tenha sido um acidente, o governo de William McKinley, com a ajuda da imprensa controlada pelos magnatas Pulitzer e Hearst, manipulou a opinião pública para que apoiasse a guerra contra a Espanha, ou seja, uma clara operação de falsa bandeira que levou a Espanha a perder suas últimas possessões ultramarinas.¹⁹

* Referência à imprensa amarela (manipuladora, sensacionalista) dos Estados Unidos. Conhecida no Brasil como imprensa marrom. (N.E.)

¹⁸ David R. Spencer, *The Yellow Journalism*, Northwestern University Press, Evanston, 2007.

¹⁹ David F. Trask, *The War with Spain in 1898*, University of Nebraska Press, Lincoln, 1996.