

A construção do Poder Naval brasileiro no início do século XX: dos programas navais à grande guerra (1904-1917)

Johny Santana de Araújo

Mestre em História pela Universidade Federal do Piauí. Bacharel e Licenciado em História pela UFMA.

RESUMO

A política armamentista brasileira no início do século XX e os programas navais de 1904 e 1906. Discute-se as influências teóricas e práticas dessa política nas relações exteriores do Brasil, a rivalidade existente entre o Brasil e os demais países sul-americanos pela hegemonia no Atlântico Sul e a manutenção da segurança nos mares do Brasil durante a Primeira Grande Guerra.

PALAVRAS-CHAVE: MARINHA, RELAÇÕES EXTERIORES, GUERRA MUNDIAL.

ABSTRACT

The Brazilian armaments politic in the begging of XX century and the Naval Program of 1904 and 1906. It talks over the practical and theoretical influences of those politics in the exterior connection of Brazil; the extant rivalry between Brazil with other South American countries by the supremacy in the South Atlantic, and the maintenance security of Brazilian sea during the 1st World War.

KEYWORDS: NAVY, EXTERIOR CONNECTION, WORLD WAR.

INTRODUÇÃO

Do final do século XIX ao início do século XX, a Inglaterra e a Alemanha, seguidas pela França, Itália, Rússia, Estados Unidos e, no Oriente, pelo Japão, viviam um período de conquista e expansão territorial em regiões ao longo da África e Ásia até as ilhas do Pacífico. Esses países compartilhavam da chamada política de neocolonialismo.

O imperialismo desses países teve razões fundadas ainda no fortalecimento de seus estados nacionais e no ideal de superioridade imperial, mas de igual forma fruto de uma necessidade de cada vez maior por matérias-primas para alimentar os seus parques industriais.

Para o exercício dessa supremacia era necessário não somente o poder financeiro garantido pelas imensas somas de dinheiro dos financistas, banqueiros e investidores de toda ordem, mas antes de tudo a ação do Estado como entidade disciplinadora e reguladora. Essa ação se fez presente através da aplicação de força militar, pensadores que fundamentaram teorias da guerra não faltaram; Carl von Clausewitz foi um deles, cujo um dos pontos mais importantes de sua obra *Da Guerra* aponta que “[...] a guerra não é somente um ato político, mas um verdadeiro instrumento político, uma realização desta por outros meios”.¹

⁽¹⁾ CLAUSEWITZ, Carl von. *Da Guerra*. São Paulo: Martins Fontes, 1996. p. 27.

O caso da Alemanha não foi único, tampouco havia teorias que se reportassem só à força terrestre. No mar, a principal teoria que logo chamou a atenção de estrategistas navais do mundo foi elaborada por um almirante e historiador norte-americano chamado Alfred Thayer Mahan cujo trabalho *A influência do Poder Naval sobre a História* afirmava, entre outras coisas, que a tendência do comércio internacional e o desenvolvimento dos diversos países são os determinantes do Poder Marítimo².

Os Estados Unidos se lançaram na escalada imperialista com a declaração de guerra à Espanha em 1898. As principais forças atuantes eram navais. Com a vitória norte-americana, os EUA passaram a controlar tanto as Filipinas, no Pacífico, como Cuba e Porto Rico, no Caribe. No Extremo Oriente, os japoneses haviam declarado guerra à Rússia, pela conquista da Coréia, e à China, pela Manchúria, tendo o mar como principal teatro de operações.

A China também estava sendo invadida pelas demais potências. Foram ocupados portos, criadas zonas de influência econômica e deslocadas, em 1900, tremendas forças por mar para aquela região para sufocar um movimento xenófobo.

Na Alemanha, o livro de Mahan fascinou Guilherme II e em 1893 ele nomeou para Secretário de Estado da Marinha alemã o Almirante Alfred Tirptz, que teve à sua disposição todo o apoio para a criação da Esquadra de alto-mar alemã. Tirptz tratou então de preparar os planos de renovação da Marinha através do programa naval de 1900.

Em 1904, assumiu a chefia do Estado-Maior naval britânico o Almirante John Fisher que afirmou: “A nova Marinha alemã já existe, é uma Marinha do tipo mais eficiente e constituída de modo tão afortunado que pode concentrar-se quase toda nos seus portos internos”³.

Em 1907, Fisher chegou mesmo a prever que a única coisa que a Inglaterra deveria mais temer, no mundo, era a Alemanha⁴. Assim, o Almirante Alfred von Tirptz recebeu a resposta inglesa pelas mãos do Almirante Fisher, desencadeando uma corrida naval, levando suas frotas a adotarem navios cada vez mais poderosos e iniciando a era dos encouraçados pesados.

Em 1900 foi aprovada a lei da Marinha alemã na qual Tirptz justificava no prólogo: “A Alemanha precisa ter uma Armada tão poderosa que mesmo a mais forte potência marítima, em guerra contra ela, sinta perigar a sua liderança no mar”⁵.

A Inglaterra então se lançou na construção de encouraçados, especialmente um novo tipo, que foi batizado de *Dreadnought* e lançado ao mar em 1906. Era um navio com pesada blindagem e com todos os canhões principais de grosso calibre, tornando-se navio referência para a construção naval da época.

Em 1914, algumas das marinhas do mundo estavam envolvidas com a idéia dos encouraçados pesados do tipo *Dreadnought*. Tais belonaves representavam o símbolo máximo de *status* militar; navios desse tipo eram considerados os mais poderosos instrumentos de dissuasão que uma nação podia ter, assim todas as potências do mundo com pretensões a ganhar reputação internacional desejavam possuir pelo menos um em seu arsenal.

Os Estados Unidos estavam construindo encouraçados *Dreadnought* para reforçar suas Esquadras do Atlântico e do Pacífico. O Brasil queria encouraçados *Dreadnought* porque precisava manter a sua hegemonia no Atlântico Sul, que vinha sendo ameaçada pela Argentina e Chile, que por sua vez também desejavam encouraçados com esse padrão.

Portanto a corrida naval atingiu, além da Europa, os Estados Unidos, o Japão e os “pa-

² MAHAN, Alfred T. *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*: Boston, Little Brown and Co, 1890 in WEIGLEY, Russell F. *At all, Novas Dimensões da História Militar*: Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1981. p. 73.

³ HUMBLE, Richard. *A Marinha alemã. A Esquadra de alto-mar*: Rio de Janeiro, Renes, 1974. p. 10.

⁴ Ibid.

⁵ Ibid.

íses do ABC" – Argentina, Brasil e Chile. Destes três países, o Brasil encomendou no início do século XX a construção dos mais poderosos encouraçados do tipo *Dreadnought*.

A BUSCA DA HEGEMONIA NOS MARES DO SUL

A Marinha brasileira no início do século XX ainda estava se recuperando dos momentos difíceis vividos durante a Revolta da Armada de 1894, tanto materialmente como politicamente. Foram adquiridos um cruzador pesado, três cruzadores torpedeiros e dois encouraçados guarda-costas.⁶ Esses navios juntaram-se a uma Esquadra bastante ultrapassada.

O Almirante Júlio César de Noronha, ao apresentar o seu relatório de 1903, deu um parecer negativo em relação ao estado dos navios de guerra, afirmando: "está [ele] tão empobrecido que nem sequer conta uma verdadeira unidade de combate, na moderna acepção do termo"⁷.

O Chile, entre 1891 e 1900, fizera uma ampla reforma naval. Júlio de Noronha não deixou de fazer uma comparação entre a Marinha brasileira e a Marinha chilena. E numa dura censura aos ministros anteriores afirmou que: "O Brasil, durante o mesmo decurso de tempo, despendendo, em termo médio 28.657 [contos anuais] limitou-se a aumentar o seu Poder Naval com a aquisição de navios, cujo deslocamento não excedeu de 27.179 toneladas".⁸

As teorias de Mahan sobre o Poder Marítimo já estavam em voga no Brasil, de maneira que significativa quantidade de oficiais já mostrava claro interesse em tais ensinamentos.

Naquela ocasião, José Maria da Silva Paranhos Jr., o Barão do Rio Branco, assumiu a pasta de Relações Exteriores como chanceler do governo Rodrigues Alves. Foi o principal articulador da política armamentista brasileira no início do século XX, sendo defensor do incremento do poderio naval brasileiro, não deixando de ter como exemplo a ação do Presidente Theodore Roosevelt, que construiu em poucos anos uma Esquadra poderosa para implementar a política norte-americana do "Big Stick"⁹.

Em 1903, Paranhos tentava resolver a questão territorial com a Bolívia e convenceu o Presidente Rodrigues Alves da necessidade de ocupação militar do Acre por tropas, enquanto era mobilizada a Divisão Norte. No entanto, a resolução da questão por meios militares deixou claro a Rio Branco o precário estado das Forças Armadas brasileiras, especialmente a Marinha. O Peru naquela ocasião queria também discutir com o Brasil os seus limites, reclamando boa parte do Amazonas em protesto contra as decisões do Tratado de Petrópolis.

Porém, o maior rival do Brasil na América do Sul era a Argentina, cujas relações eram pautadas na desconfiança. Teoricamente a Argentina era o único país com capacidade bélica para competir com o Brasil pela cobiçada posição de primeira potência no Atlântico Sul.

Por volta de 1882, as Forças Armadas argentinas já representavam uma clara superioridade em relação ao poderio brasileiro. Segundo Paranhos, a única alternativa para evitar uma situação mais grave era armar o Brasil a fim de enfrentar a ameaça da Argentina¹⁰ e a principal força a ter o seu poder aumentado era a Marinha. As relações entre

⁶ BRASIL. Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. *Relatório 1903*. Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1903. p. 5.

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*, p. 4.

⁹ *Big Stick* era a política do "porrete" que os Estados Unidos haviam implementado. Baseava-se na intervenção permanente na América Central visando a impedir que algumas nações dessa região adquirissem autodeterminação ao custo de sofrer represálias diante do poder econômico, político e militar norte-americano.

¹⁰ Rio Branco a Joaquim Nabuco, 29/08/1882. Arquivo Joaquim Nabuco, Rio de Janeiro. Apud: BURNS, E. Bradford. *As Relações Internacionais na Primeira República*. In HOLANDA, Sérgio B. (org) *História Geral da Civilização Brasileira*, O Brasil Republicano Sociedade e Instituições. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, v. II, t. 3, 1990. p. 391.

os dois países no início do século XX pioraram, exatamente por conta do programa naval brasileiro de 1904.

O Presidente argentino José Figueroa Alcorta era hostil ao Brasil e logo que assumiu a direção do país em 1906 nomeou Estanislau Zeballos para o Ministério das Relações Exteriores. Zeballos era inimigo direto de Paranhos desde as disputas realizadas por questões da fronteira entre Brasil e Argentina na região das missões. Paranhos considerava a guerra com a Argentina algo inevitável. Visto que ela estava melhor preparada militarmente, ele desejava que a Marinha do Brasil estivesse pronta para qualquer eventualidade.

Em 1908 o Brasil não estava, ainda, em condições para um enfrentamento militar com a Argentina. Com a situação preocupante, Rio Branco escreveu a Domício da Gama, ministro brasileiro em Buenos Aires, que o estado da defesa brasileira era "lamentável", que "nossa fraquíssima Esquadra está quase sem munições para combate"¹¹.

O Barão acreditava que, durante a construção das unidades navais encomendadas pelo Brasil no exterior, o governo argentino poderia pensar em alguma agressão, idéia essa que já havia sido discutida em Buenos Aires há alguns anos. O chanceler solicitou então ao presidente Rodrigues Alves, apesar de não ser atendido, a compra de alguns navios de guerra da Inglaterra, de modo que o Brasil contasse com uma Esquadra superior à argentina.

Segundo Rio Branco, por mais que se solicitasse reserva aos ministérios militares sobre melhoramentos defensivos, estes logo eram noticiados pela imprensa. Isso alarmava os países vizinhos, "produzindo a impressão de que nos armamos até aos dentes, quando a verdade é que muito pouco fazemos e com grande lentidão e enorme despesa".¹²

Já Zeballos acreditava que a modernização naval brasileira tinha fins hostis, e que o Brasil, estando armado, se tornaria mais forte do que a Argentina.¹³ Um dos recursos utilizados pelo chanceler argentino para permitir a seu país se fortalecer foi denunciar o Pacto de Equivalência Naval assinado entre o Brasil e o Chile em 1902. O acordo previa o fim da corrida armamentista entre os dois países e a limitação do armamento naval.

As relações entre Brasil e Argentina foram agravadas com o caso do telegrama cifrado número nove, de 17 de junho de 1908, que foi enviado pela chancelaria brasileira à legação brasileira em Santiago, interceptado pelos argentinos e supostamente decodificado. Ele revelava intenções hostis do Brasil com relação à Argentina. Paranhos escreveu a Domício da Gama, em Buenos Aires, que desejava tornar público o verdadeiro conteúdo do citado telegrama. Nele Rio Branco afirmava: "[...] sempre vi vantagens numa certa inteligência política entre o Brasil, o Chile e a Argentina, e lembrei por vezes sua conveniência", completando que Zeballos obstaculizava esse entendimento.¹⁴ O chanceler argentino tinha inúmeros inimigos

(11) Rio Branco a Domício da Gama, 15/12/1908. Apud. VIANA Fº, Luiz. *A vida do Barão do Rio Branco*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1959. p. 398.

(12) *Ibid.*

(13) BURNS, E. Bradford. *As Relações Internacionais na Primeira República*, in HOLANDA, Sérgio B.(org) *História Geral da Civilização Brasileira*, O Brasil Republicano Sociedade e Instituições. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, v. II, t. 3, 1990. p. 393.

(11) Rio Branco a Domício da Gama, 15/12/1908. Apud. VIANA Fº, Luiz. *A vida do Barão do Rio Branco*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1959. p. 398.

(12) *Ibid.*

(13) BURNS, E. Bradford. *As Relações Internacionais na Primeira República*, in HOLANDA, Sérgio B.(org) *História Geral da Civilização Brasileira*, O Brasil Republicano Sociedade e Instituições. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, v. II, t. 3, 1990. p. 393.

(14) VIANA Fº, Luiz, op. cit., p. 395-396.

políticos e, com a pressão de quase toda imprensa argentina, foi pedida a sua exoneração ou renúncia. Acabou demitindo-se do cargo em 20 de julho de 1908.¹⁵

O rearmamento naval brasileiro era uma necessidade, justificada também por causa do *Panther*, um cruzador alemão superior às belonaves brasileiras que em 1905 violou a soberania nacional. O navio ficou por 19 dias na costa de Santa Catarina. Sem autorização seus marinheiros vieram à terra e procuraram junto a imigrantes alemães um desertor.¹⁶

Rio Branco tomou as resoluções necessárias e agiu de forma enérgica ao lidar com o problema, pois, segundo o Ministro alemão Von Treutler, se o *Panther* fosse capturado pela divisão naval brasileira que seguia para o sul, esta seria uma provocação muito grave ao império alemão. Rio Branco no entanto considerava que mais grave era “violar a soberania territorial brasileira”. O ministro alemão alegou que tal atitude “poderia ser motivo para uma guerra” e o Chanceler brasileiro resolutamente afirmou: “Pois que seja uma guerra, [...]”.¹⁷

A firmeza de Rio Branco foi decisiva a ponto do caso ser devidamente explicado pela representação alemã em 2 de janeiro de 1906. Em nome do *kaiser*, foram apresentados ao governo brasileiro “os mais vivos protestos de amizade e consideração ao Brasil”¹⁸.

SER OFENSIVO E SER DEFENSIVO

Para rearmar a Marinha do Brasil existia um sério problema a ser resolvido. Havia sérias limitações orçamentárias, dois objetivos que tinham de caminhar juntos: conquistar a hegemonia brasileira no Atlântico Sul e manter a proteção da imensa costa do País.

Por conta disso surgiram dois grupos de oficiais de tendências opostas. Um grupo acreditava que o domínio dos mares teria que ser garantido com uma Esquadra cuja predominância devia ser de navios pesados¹⁹, a outra corrente acreditava que a situação da política externa do Brasil era de certa forma tranquilizadora, portanto era mais adequado concentrar os poucos recursos financeiros em uma quantidade maior de navios, de maneira que pudessem cobrir e proteger de forma integral o imenso litoral do Brasil.

No governo do Presidente Francisco de Paula Rodrigues Alves, assumiu a pasta dos Negócios da Marinha o Almirante Júlio de Noronha, coordenador da reforma naval de 1904. Ele era um firme opositor da teoria dos navios pesados. Dessa forma, optou pela segunda alternativa, pois acreditava que a segurança dos mares do País não devia ser colocada em risco ao ser confiada a poucos navios pesados cuja operação seria muito complexa²⁰.

Assim, em relatório de 1904, Júlio de Noronha apresentou ao presidente da república as deliberações que estava tomando para equipar a Marinha de meios navais que acreditava serem os mais adequados à necessidade do País.

Excluindo os Monitores *Pernambuco* e *Maranhão* e um navio-escola de deslocamento de 3.000 toneladas, ficou decidido que seriam construídos três encouraçados de 12.500 a 13.000 toneladas de deslocamentos, três cruzadores couraçados de 9.200 a 9.500 toneladas de deslocamento, seis caça-torpedeiros de 400 toneladas de deslocamento, seis torpedeiros de 130 toneladas de deslocamento, seis torpedeiros de 50 toneladas de deslocamento, três

⁽¹⁵⁾ BURNS, E. Bradford. loc. cit.

⁽¹⁶⁾ JOFFILY, José. *O caso Panther*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. p. 53-54, 67.

⁽¹⁷⁾ LINS, Álvaro. Rio Branco. 2ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1965, p. 346-347.

⁽¹⁸⁾ Ibid.

⁽¹⁹⁾ MANOR, Paulo. *A Marinha de Guerra Brasileira e a Corrida Armamentista na América do Sul (1899-1914)*. Apud: GAMA, Arthur Oscar S. da. *A Marinha do Brasil na primeira guerra mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982. p. 7.

⁽²⁰⁾ NORONHA, Júlio César. O Programa Naval de 1904. *Subsídios para a História Marítima do Brasil*: Rio de Janeiro, SDM, 1950. p. 5.

submarinos, um transporte para carregar 6.000 toneladas de carvão²¹.

Júlio de Noronha deixou expresso em seu relatório a sua opção por esse arranjo, que era fruto das experiências de combate acontecidas no Extremo Oriente entre a Marinha do Japão e da Rússia. O Japão impôs duas grandes derrotas à frota russa. Primeiro em Port Arthur e depois em Tsushima, destruindo a Esquadra de encouraçados pesados russos com uma força de proporção mista, composta de navios leves e pesados. Para Noronha, tais lições de alguma forma influenciavam os caminhos que a Marinha brasileira deveria seguir²².

Os encouraçados tiveram a sua construção com algumas modificações, iniciada na Inglaterra, ficando determinado que teriam 14.700 toneladas, 12 canhões de 254 mm e 12 de 76 mm, foram batizados de *Minas Gerais* e *São Paulo*. Esses navios renderiam ainda diversas discussões lideradas, pelos opositores do programa naval de 1904, entre eles o Contra-Almirante Alexandrino Faria de Alencar, defensor da teoria dos encouraçados pesados.

Os debates já haviam sido calorosos no Congresso Nacional por conta dos políticos que se opunham ao projeto de reforma defendido pelo Deputado Laurindo Pitta. Entre eles, estava o próprio Alexandrino Faria que havia ocupado uma cadeira no Senado pelo Estado do Amazonas. A intensa discussão ocorrida na sessão de 15 de agosto de 1906 mostra a energia com que Alexandrino criticava a reforma proposta em 1904 ao afirmar que: "Quanto ao programa naval o Sr. Ministro da Marinha apenas copiou o que foi apresentado na França [...] A Inglaterra e a Alemanha alteraram completamente o seu programma naval [...] e nós continuamos com o antigo." Segundo ele: "Não era um programma de profissionais; saíu apenas da cabeça do Sr. Ministro da Marinha."²³

No intenso debate, o Almirante Manuel Inácio Belfort Vieira, que também ocupava uma cadeira, protestava contra as investidas de Alexandrino: "Não apoiado. Este programma obedeceu aos princípios reguladores do assumpto."²⁴ Para Alexandrino o programa estava tão ultrapassado que os próprios franceses já haviam feito alterações, mas segundo Belfort tais alterações eram desconhecidas.

A principal justificativa de Alexandrino era a deficiência da tonelagem e o armamento inadequado para enfrentar navios cada vez maiores e mais pesados:

*Nós continuamos a adoptar os navios de 13 mil toneladas, que foram destruídos pelos japoneses em ½ hora. Foram estes navios encomendados e dizem que são bons, como si um navio de 13 mil toneladas pudesse bater um de 18 mil e até 22 mil, como agora mandou construir a Rússia.*²⁵

Na Câmara dos Deputados, Laurindo Pitta foi um dos principais interlocutores das idéias de Júlio de Noronha. O Programa Naval, que foi apresentado em julho de 1904 como projeto de Lei nº 30, havia se tornado objeto de amplos debates, um prelúdio das discussões de 1906 que correram no Senado. Na sessão ocorrida em 24 de agosto de 1904, o Deputado Laurindo Pitta proferiu o discurso de justificativa para a renovação da Esquadra.

Pitta, detentor de grande oratória, esvaziou a possibilidade de recusa do projeto por causa dos exíguos recursos financeiros do País, acalmando os temores do Deputado Soares Santos a respeito do assunto. Uma das justificativas de Pitta era a questão da soberania, pois ela "[...] é a força [...] que funda e preside a nacionalidade e única que sobrevive, a alma immortal, à extinção da pátria". Segundo ele, "seria pretencioso quem armar o Brazil para affrontar os Estados Uni-

(21) BRASIL. Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. *Relatório 1904*. Rio de Janeiro: Impr. Nacional. 1905. p. 4.

(22) *Ibid.* p. 6.

(23) BRASIL, República. *Anais do Senado Federal*, 1906, Livro v. 2. Sessão de 15 de agosto de 1906. p. 276.

(24) *Ibid.*

(25) *Ibid.*

dos; falta de patriotismo quem o não armar para affrontar a Argentina".²⁶

Pitta demonstrou a sua preocupação em relação à política de expansão dos Estados Unidos iniciada em 1898, tanto que afirmou ser "[...] necessária uma poderosa frota de vasos de guerra para praticarmos o monroísmo e fazermos observar nas duas Américas, em cujos países sentimos que a nossa influência deve ser soberana". Fez observar a todos o perigo da expansão norte-americana pelo Caribe sob a bandeira da velha Doutrina Monroe, que de certa maneira poderia ameaçar a soberania dos países da América do Sul e a influência do Brasil nessa região, que já era abalada também por problemas com a Argentina. O principal opositor nesse dia foi o Deputado Erico Coelho, forte "apologista da paz" como se declarou.

Segundo Pitta, havia acontecido o abandono do mar pelo governo e pelos homens que compunham a Marinha, foi abandonado o amor à Pátria, o convívio com as nações, os homens do mar o trocaram pelos prazeres da vida em terra, transformando os oficiais em sanguessugas do orçamento da União. Erico Coelho já o havia chamado de "reacionário".

O amplo discurso de Pitta em si daria um estudo à parte, mas cabe aqui registrar que fez amplas observações sobre os progressos navais das nações européias, a Inglaterra e particularmente Alemanha, França e Rússia; na América, os Estados Unidos; e, na Ásia, o Japão. Sobre o estado de competição entre elas, indagava se não seria cabível "[...] vermos o reverso da medalha do que se passa na raça latina, sempre com a sua eterna imprevidência". Essa era uma observação que servia de alerta as tentativas anteriores de intervenção estrangeira na América Latina. Somente no fim daquele ano com o Decreto nº

1.296²⁷, de 14 de dezembro de 1904, foram autorizados os recursos para se iniciar o programa de reforma naval.

Em 15 de novembro de 1906, assumiu a Presidência Afonso Pena, bem como o seu ministério. Rio Branco continuou chanceler, o Almirante Alexandrino Faria de Alencar assumiu a Marinha. Alexandrino não perdeu tempo e conseguiu obter do Congresso, em 23 de novembro, a anulação do decreto que autorizava o crédito para o programa de 1904.

Alexandrino de Alencar resolveu substituir o programa anterior por outro em que apareciam novas especificações para os encouraçados, tornando-os *Dreadnought*. Foram feitas também modificações nos navios ligeiros que haviam sido encomendados.

Foi desencadeada uma grande polêmica na Marinha, levando inclusive o ex-Ministro Júlio de Noronha a escrever uma série de artigos contrários às novas tendências tomadas pelo novo ministro. Os debates no Congresso Nacional de igual forma voltaram a ser acirrados por conta dos discursos do Deputado Laurindo Pitta.²⁸

Alexandrino justificou-se em seu relatório de 1907, deixando claro que apesar dos debates acalorados no Congresso Nacional fora correta a modificação do programa de 1904.

Segundo ele o programa de 1904 era inadmissível em 1906, pois os navios nele previstos não "traduziam exactamente as idéias consagradas nas últimas guerras. Sobretudo na do extremo Oriente, nem representava o máximo de poder offensivo e de defensivo que as sommas destinadas a sua aquisição permitiam obter".²⁹

Alexandrino alegou pelo menos duas situações de guerra naval em que a utilização dos navios propostos em 1904 não serviriam,

⁽²⁶⁾ BRASIL, República. *Anais da Câmara dos Deputados*, 1904. v. 4. Sessão de 24 de agosto de 1904, discurso Dep. Laurindo Pitta. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1905. p. 453 - 461.

⁽²⁷⁾ Ver: BRASIL, República. *Coleção de Leis Brasileiras*, Índice dos Actos do Poder Executivo 1904, v. 2, Decreto de 14 de dezembro de 1904.

⁽²⁸⁾ MARTINS, Helio Leoncio. Poderes Combatentes. In *Historia Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, v. V, t. IB, 1997, p.82.

⁽²⁹⁾ BRASIL, Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. *Relatório 1906*. Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1907. p. 4.

fosse para deter ação de corsários, ou para qualquer combinação estratégica. Acreditava sim que a Esquadra brasileira deveria “alcançar o commando do mar e decidir por suas vitórias sobre o inimigo” e com a “supressão dos cruzadores couraçados autorizada pelo congresso veio permittir de dotar os três couraçados [*Dreadnought*] [...] com um poder muito maior aos dos seis navios do programma de 1904 e melhorar as condições dos demais a adquirir”.³⁰

Em 20 de março de 1908, Paranhos, impaciente, encaminhou ao Almirante Alexandrino de Alencar, ofício no qual interrogou-o a respeito das construções navais que se faziam para a Armada brasileira em Newcastle-on-Tyne e Barrow-in-Furness.

*Quando teremos aqui uns 16 destroyers? Dentro de dois meses? E uma esquadilha de 16 canhoneiras protegidas em Matto Grosso e 2 bons encouraçados de rio? Dentro de quatro meses? E no Amazonas, uma boa flotilha de canhoneiras protegidas? Antes do fim do anno? E dois bons navios de combate comprados para esperar os três grandes? Si vis pacem [...].*³¹

Com a pressão de Paranhos e incentivo do Almirante Alexandrino de Alencar, a Marinha brasileira, que também era fraca para a missão de defender o imenso litoral brasileiro, começou a se expandir rapidamente através do programa naval iniciado em 1906.

Por volta de 1905, foi escrito um artigo de autoria de Armando Burlamaqui em que fez observações sobre as Marinhas chilena e argentina indicando que eram mais modernas que a brasileira. Lembrou ainda que o objetivo

do Brasil, ao modernizar-se, era o de restabelecer o equilíbrio naval sul-americano e tornar “inexpugnável” a defesa costeira brasileira. De acordo com Burlamaqui, a Marinha de Guerra tinha duplo objetivo, ofensivo e defensivo, que não havia sido possível ainda, “por factores financeiro e geographico”, ser realizado prontamente. Mas que, no futuro, “a nossa estratégia será rigorosamente cumprida” e “seremos offensivos em relação a qualquer potência da América e defensivos quanto às demais”.³²

Burlamaqui procurou explicar o significado de “offensivos” em outro artigo, observando as três possibilidades de guerra cogitadas pela Marinha brasileira. Inicialmente, um conflito com um país vizinho com o litoral para o Atlântico Sul, evidentemente a Argentina. Neste caso, a luta se daria, ao mesmo tempo, na terra e no mar. Os combates terrestres seriam mais vagarosos em razão dos problemas com o terreno e aguardaria o desenlace das operações no mar. Nessa primeira hipótese, a Marinha brasileira operaria na ofensiva, pois a vitória na guerra dependeria do sucesso da força naval. O país que não dominasse o mar teria seus recursos esgotados e, não podendo supri-los com novas aquisições no exterior, sairia então vencido. As outras duas suposições de conflito seriam com “um outro país sul-americano banhado pelo Pacífico”. Nesse caso o Peru, cuja principal ação estaria a cargo do Exército. A terceira hipótese poderia ser “com país além-mar”, então a campanha seria naval.³³

Em 1908, Paranhos desabafou com o seu amigo Domício da Gama, lamentando o estado de competição que de certa maneira prejudicou o programa naval brasileiro:

⁽³⁰⁾ Ibid. p. 4 -5.

⁽³¹⁾ BRASIL. Ministério Relações Exteriores. 1ª Secção. Ofício confidencial (minuta), Petrópolis, 20 de março de 1908, do Gabinete do Ministro. (Arquivo do Itamaraty, 3522) Apud: GUEDES, Max J. *O Barão do Rio Branco e a Modernização da Defesa* Disponível em: <<http://www.mre.gov.br/ipri/papers/>> Acesso em: 14/04/2003.

⁽³²⁾ BURLAMAQUI, Armando. A política naval americana. *Kosmos*; Revista Artística, Científica e Litterária, Rio de Janeiro, n. 5, maio 1905, p. 31. Apud: DORATIOTO, Francisco F. M. *A Política Platina do Barão do Rio Branco*. Disponível em: <<http://www.ipam.com.br/artigos/politicaplatina.html>> Acesso em 14/04/2003.

⁽³³⁾ Id. A defeza de costas e Marinha. *Kosmos*; Revista Artística, Científica e Litterária, Rio de Janeiro., n. 11, novembro 1905. p. 42-45. Apud: DORATIOTO, Francisco F. M. *A Política Platina do Barão do Rio Branco*. Disponível em: <<http://www.ipam.com.br/artigos/politicaplatina.html>> Acesso em 14/04/2003.

*Não fui ouvido sobre o primeiro plano naval, nem tampouco sobre o segundo. Pelo primeiro teríamos seis encouraçados; pelo segundo deveríamos ter três muito maiores. Com isso e o barulho que se fez na imprensa, assustamos a Argentina. Com seis encouraçados menores estaríamos melhor. Poderiam operar no Rio da Prata. Se perdêssemos um ou dois em combate, ficariam quatro ou cinco para combater. E com os três monstros? Desarranjados ou destruídos dois, ficaremos apenas com um.*³⁴

Paranhos acreditava que, se houvesse uma possibilidade, o governo brasileiro não deveria perder tempo em adquirir o quanto antes navios de qualquer nação que aceitasse negociá-los, pois a situação no hemisfério sul era inquietante: “Em taes condições, comprehende o Senhor o aborrecimento que sinto e as preocupações que tenho.”³⁵

O Contra-Almirante Alexandrino deixou a pasta em 15 de novembro de 1910, sucedendo-o o Almirante Joaquim Marques Batista Leão, que exerceu o cargo até 11 de janeiro de 1912. Batista Leão foi o criador da Flotilha de Submarinos. A encomenda dessas belonaves também sofreu atraso em razão das discussões para aprovação dos programas, sendo os submarinos definitivamente incluídos nos planos de equipamento ainda em 1911.³⁶

As rivalidades com os vizinhos continuavam e a resposta argentina à corrida armamentista foi a encomenda dos dois encouraçados da classe *Rivadavia*, o *Rivadavia* e o *Moreno*. Lançados em 1910, foram construídos nos Estados Unidos sendo incorporados à Marinha argentina entre 1914 e 1915. Eram navios sensivelmente superiores aos encouraçados da classe *Minas Gerais*,³⁷ o que demonstra a preocupa-

ção dos argentinos em manter um equilíbrio que lhes fosse favorável.

Em 1911, foi a vez do Chile que encomendou dois encouraçados à Inglaterra, mas, por conta da Primeira Grande Guerra, o *Almirante Latorre* acabou servindo na Marinha Real como *Canadá* e foi entregue somente no fim do conflito. O outro não foi entregue, sendo incorporado pela Marinha Real. Acabou convertido no Porta-Aviões *Eagle*.³⁸

O sucessor de Batista Leão foi o maranhense Almirante Manuel Inácio Belfort Vieira, que deu continuidade ao programa elaborado, mas, ao retornar, o Almirante Alexandrino, em 2 de agosto de 1913, decidiu cancelar as encomendas do outro encouraçado, chamado *Rio de Janeiro*, e dos Monitores *Solimões*, *Madeira* e *Javari*.

O *Rio de Janeiro* era um encouraçado de 26.500 toneladas, dotado de 12 canhões de 305 mm, lançado ao mar em 22 de janeiro de 1913, mas com a desistência do Brasil foi posto à venda. Adquirido pela Turquia, foi rebatizado de *Sultan Osman I*. Com a eclosão da grande guerra, tal como ocorreu com o Encouraçado *Almirante Latorre* do Chile, foi incorporado pela Inglaterra sendo rebatizado de *Agincourt*.

A venda desses navios foi justificada pela difícil situação financeira que se encontrava o País no governo de Hermes da Fonseca, porém houve protesto de Rui Barbosa e Alfredo Ellis: “[...] o *Rio de Janeiro* foi vendido como imprestável a uma potência militar, que o adquiriu para ser a melhor das suas máquinas de guerra [...]”.³⁹

O Almirante Alexandrino, em seu relatório ministerial de 1917, escreveu sobre a problemática de efetivar a renovação da Esquadra segundo os moldes que ele acreditava ser o melhor para a segurança do País:

³⁴ Rio Branco a Domício da Gama, 15/12/1908, Apud: VIANA FILHO, Luiz. *A vida do Barão do Rio Branco*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1959. p. 398-399.

³⁵ Ibid.

³⁶ FERNANDES, José de Sousa, Os tubarões de aço da armada. *Tecnologia e Defesa*. São Paulo: Aquarius, 1984. n° 19. p. 43.

³⁷ JORDAN, John. *Couraçados e Cruzadores*. São Paulo: Nova Cultural, v. I, 1986. p. 36.

³⁸ Ibid. p. 38.

³⁹ SILVA, Hélio. *O Brasil e a 1ª Grande Guerra 1915-1919*. São Paulo: Editora Três, 1998. p. 62.

*Desde outubro o Brasil está em estado de guerra [...] sou mais uma vez, levado a tratar da Renovação da Esquadra, pelas mesmas razões que tive de então, para tratar da Tribuna do Senado do programa organizado em 1906. Estamos em face de uma situação concreta de guerra e pres-tes a tornar efetiva a nossa colaboração militar, ao lado dos Aliados.*⁴⁰

Alexandrino ocupou a pasta da Marinha por três vezes, duas vezes nos períodos de reforma e de guerra (de 15/11/1906 a 15/11/1910 e de 02/08/1913 a 11/11/1918). Em 1906 fez prevalecer a sua vontade quanto aos navios, mas durante a fase da guerra procurou reavaliar o seu próprio programa de 1906-1908, pois achava que a Marinha deveria ter mais um cruzador e mais cinco contratorpedeiros e cinco submarinos de mil toneladas. No entanto, não havia países disponíveis para construí-los, pois estavam em luta, apesar de que na sua gestão foi construído um navio-tênder que chegou em meados de 1917.

As reformas navais de fato foram sofrendo constante mudança, tanto que até 1918, ao fim da guerra, o Almirante Antônio Coutinho Gomes Pereira, que sucedeu Alexandrino, ainda queixava-se da má preparação da Esquadra, propondo uma nova reforma naval que visava substituir os navios que haviam lutado na costa da África⁴¹.

Em 31 de dezembro de 1909 foram incorporados à Esquadra os contra torpedeiros da classe *Pará*. Foram os primeiros navios planejados de acordo com o programa naval de 1906. A construção ficou a cargo do estaleiro inglês Yarrow. Os navios receberam a designação de CT (Contratorpedeiro), seguida da numeração: CT-2 *Pará*, CT-5 *Paraíba*,

CT-1 *Amazonas*, CT-10 *Mato Grosso*, CT-4 *Rio Grande do Norte* e CT-3 *Piauí*. Em 1910 chegaram os demais CTs, eram eles CT-6 *Alagoas*, CT-7 *Sergipe*, CT-8 *Paraná* e CT-9 *Santa Catarina*.⁴²

Foi incorporado ainda como navio de apoio da Esquadra um rebocador, o *Laurindo Pitta*, em homenagem ao deputado que havia defendido na Câmara dos Deputados o projeto de lei de reforma naval.

Foram construídos dois cruzadores do tipo *Scout*, ou seja, rápidos, que receberam a denominação de classe *Bahia*, batizados de *Bahia* e *Rio Grande do Sul*. Fabricados pelo estaleiro inglês Armstrong, chegaram ao Rio de Janeiro em 1910.⁴³

Também vieram em 1910 os encouraçados que haviam sofrido modificações tornando-os *Dreadnought*, os maiores navios desse tipo lançados naquela época. Eles deslocavam 19.280 toneladas e constituíam a classe *Minas Gerais*, eram eles o *Minas Gerais*, construído pelo estaleiro Armstrong, e o *São Paulo*, construído pelo estaleiro inglês Vickers and Sons.⁴⁴

A Marinha brasileira até 1913 não conhecia o uso de submarinos. Foi realizada então uma encomenda ao estaleiro italiano San Giorgio de La Spezia de três submarinos costeiros. Foram conhecidos por classe *F* (de *Foca*), sendo batizados pelos números de fabricação, ou seja, F-1, F-2 e F-3. Chegaram em 1914⁴⁵. Em 1917, chegou um navio-tênder para apoiá-los em suas operações, que foi batizado de *Ceará*.

Foi criada uma flotilha de navios mineiros tendo o Navio de Transporte *Carlos Gomes* como capitânia. Os navios de combate foram divididos em divisões, de maneira a

⁽⁴⁰⁾ BRASIL, Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. *Relatório*, 1917. Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1917. p. 2 - 4.

⁽⁴¹⁾ _____, Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. *Relatório*, 1918, Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1918. p. 7.

⁽⁴²⁾ MENDONÇA, Mário de; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*. 3ª edição. Rio de Janeiro. SDM, 1959. p.194-195.

⁽⁴³⁾ Ibid. p. 35-37.

⁽⁴⁴⁾ GAMA, Arthur Oscar S. da. Op. Cit. p. 14

⁽⁴⁵⁾ SOUZA, Marco Polo Cerqueira de. *Nossos Submarinos – sinopse histórica*; 1ª ed; Rio de Janeiro: SDM, 1986. p. 25-32.

atender às necessidades de operação da Marinha. Assim, foram criadas a Divisão de Encouraçados, a Divisão de Cruzadores e a de Contratorpedeiros.

Em 1911, foram dissolvidas tais divisões, sendo criadas as divisões mistas que duraram até agosto de 1913. Após esse ano, as antigas divisões de Encouraçados, de Cruzadores e de Contratorpedeiros foram formadas novamente. No final de 1916, uma nova formação foi criada, dessa vez definitiva, baseada em zonas de patrulhamento do litoral brasileiro.

Os submarinos, inicialmente, foram subordinados ao Comando de Defesa Móvel do Porto do Rio de Janeiro. Em 1916, foi extinta a Defesa Móvel, surgindo a Base de Submersíveis permanente.⁴⁶

Quando a guerra na Europa já atingia o segundo semestre de 1916, o governo brasileiro adotou uma nova disposição de patrulhamento do litoral, com pequenas modificações nas zonas de operação, de modo a cobrir melhor a costa do País.

RUMO À GRANDE GUERRA

Com a guerra viria a grande prova de fogo da Esquadra brasileira renovada pelo programa de 1906. Os desafios foram muitos e atestaram que as necessidades reais, muitas vezes, não condizem com planos tão bem elaborados e configurados em hipóteses.

Ao iniciar o conflito em 4 de agosto de 1914, a Marinha inglesa através de sua Esquadra doméstica isolou as saídas do Mar do Norte para evitar incursões de navios corsários alemães. Mas uma das principais rotas de interesse nos mares do sul era a rota de Natal, no Brasil, e a de Dacar, no

Senegal, elo de ligação das vias de comunicação entre os oceanos Atlântico e Índico para os navios que navegavam pela costa da África e grande parte do litoral brasileiro. O governo brasileiro tratou de manter uma política de distanciamento em relação ao conflito, uma das primeiras providências foi estabelecer cinco decretos de neutralidade em 1914⁴⁷.

No entanto, foi necessário ainda instituir um decreto, o de número 11.037 de 4 de agosto de 1914, pelo qual foram fixadas regras de neutralidade que o País pretendia manter em relação às questões de ajuda militar aos países que estivessem lutando, mas parte dos 27 artigos se referia à questão da circulação de navios desses países pelo litoral brasileiro. Outros dois decretos ainda foram baixados; o de número 11.093 de 24/08/1914 e o de número 11.141 de 09/09/1914, que tratavam de mercadorias apreendidas e uso de radiotelegrafia.⁴⁸

O Cruzador *Karlsruhe* foi o navio alemão que mais operou no Atlântico Sul no início do conflito. Atuou ao longo da costa do Brasil entre agosto e outubro de 1914, foi abastecido de carvão pelo menos cinco vezes próximo ao litoral do Rio Grande do Norte e vinha fazendo incursões ao norte de Pernambuco, tendo afundado 11 navios aliados, perfazendo um total de 76 mil toneladas⁴⁹. Ao voltar às Antilhas afundou após uma inexplicável explosão.

A 13 de setembro de 1914, aconteceu o encontro entre o Navio Mercante armado alemão *Cap Trafalgar* e o Navio inglês *Carmania* ao largo da Ilha da Trindade. Os dois navios trocaram tiros, o *Cap Trafalgar* foi afundado, o *Carmania* afastou-se com incêndio a bordo e

⁽⁴⁶⁾ FERNANDES, José de Sousa. op. cit. p. 44.

⁽⁴⁷⁾ Decretos de Neutralidade nº 11.038 de 4 de agosto de 1914, em relação a França, Rússia; Grã-Bretanha x Alemanha; Decreto de nº 11.066 de 12 de agosto de 1914. Em relação a Áustria-Hungria x Alemanha; Decreto de nº 10.092 de 24 de agosto de 1914. Em relação ao Japão x Alemanha; Decreto de nº 11.118 de 3 de setembro de 1914. Em relação a Grã-Bretanha x Áustria-Hungria; Decreto de nº 11.353 de 11 de novembro de 1914. Em relação a Grã-Bretanha x Turquia. Ver: BRASIL. Ministério de Estado das Relações Exteriores. *Relatório*, 1914, Rio de Janeiro: Impr. Nacional. 1915.

⁽⁴⁸⁾ Ibid.

⁽⁴⁹⁾ HUMBLE, Richard. *A Marinha alemã, a Esquadra de alto mar*. Rio de Janeiro: Renes, 1974. p. 14.

dirigiu-se até a base naval inglesa de Gibraltar.⁵⁰ O *Cap Trafalgar* havia sido abastecido pela Canhoneira *Eber*, que após passar armas e munição e parte de sua tripulação para o navio, dirigiu-se até Salvador, sendo obrigada pelas regras de neutralidade a permanecer no porto.

As autoridades navais brasileiras, ao tomarem conhecimento da ação desses corsários, apressaram a ocupação da Ilha da Trindade com um pequeno grupamento militar, sendo deslocado para lá pelo Cruzador *Barroso* que levou o material necessário para a construção de alojamentos desmobilizados ao fim da guerra⁵¹.

A ocupação da ilha teria evitado que outro navio corsário, o *Wolf*, se aproximasse da terra, em fins de 1917. Porém, o corsário *Mowe* já havia estado nas adjacências da ilha no começo do ano de 1917 para se reabastecer de carvão, dado discutível segundo Saldanha da Gama. No entanto, o *Mowe* fazia a sua segunda viagem pelo litoral do Brasil e já havia inclusive se abastecido de carvão em 28 de janeiro de 1917 no litoral do Amapá⁵². O *Seedlar* foi outro navio corsário alemão que deixou rastros pelo litoral brasileiro em março de 1917, sendo responsável pelo afundamento de 11 navios⁵³.

Nas Ilhas Falklands (Malvinas), litoral da Argentina, aconteceu a batalha naval entre a Esquadra alemã do Vice-Almirante Von Spee, que vinha de sua base naval na China, e uma força inglesa. Spee conduziu seus navios pelo Oceano Pacífico até as águas sul-americanas, encontrou e derrotou uma força britânica ao longo do litoral do Chile. Ao contornar o Cabo Horn, dirigiu-se até as ilhas Falklands, intencionando um ataque⁵⁴.

O grupo de batalha designado para enfrentar os alemães pertencia à Esquadra doméstica inglesa, e se reuniu ao *Bristol* e ao *Macedonia* que ainda estavam à procura do *Karlsruhe*. Os navios ingleses se encontraram ao largo do Arquipélago dos Abrolhos, onde estaria ainda uma outra força com navios carvoeiros e mais cinco cruzadores⁵⁵. A reunião dessa força aconteceu em meados do mês de novembro de 1914 sem que as autoridades da Marinha brasileira autorizassem tal procedimento, atos assim preocupavam o governo, que não via com bons olhos essa intensa atividade nas costas. A instalação da estação radiotelegráfica no arquipélago só se daria pouco tempo depois⁵⁶, justamente para coibir tais atos.

A situação da guerra na Europa agravou as relações da Alemanha com os demais países, em especial com os Estados Unidos e com o Brasil, ao estabelecer uma política de bloqueio contra a Inglaterra. Em 31 de janeiro de 1917, o Ministro das Relações Exteriores da Alemanha, Zimmerman, notificou o governo brasileiro do estabelecimento do bloqueio alemão ao redor da costa da Inglaterra, França e Itália e na parte oriental do Mar Mediterrâneo⁵⁷.

Em 3 de abril de 1917, o Mercante brasileiro *Paraná* navegava próximo a Barfleury, entre o Canal da Mancha e o litoral da França, quando foi torpedeado, causando a morte de três tripulantes. Oito dias depois, o governo brasileiro rompeu as relações diplomáticas com a Alemanha⁵⁸.

Em 20 de maio daquele mesmo ano, o navio brasileiro *Tijuca* foi afundado próximo à cidade portuária de Brest na França. No dia 26 foi a vez do Vapor Mercante *Lapa*. O

⁽⁵⁰⁾ Ibid.

⁽⁵¹⁾ MARTINS, Helio Leoncio. A participação da Marinha brasileira na primeira guerra. In *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro Serviço de Documentação da Marinha. v. V, t. IB, 1997 p. 262.

⁽⁵²⁾ GAMA, Arthur Oscar S. da. op. cit. p. 30.

⁽⁵³⁾ REVISTA DA LIGA MARÍTIMA BRASILEIRA, Rio de Janeiro, março de 1917. Não paginado.

⁽⁵⁴⁾ HUMBLE, Richard. op. cit. p. 13.

⁽⁵⁵⁾ Os cruzadores eram o *Kent*, o *Glasgow*, o *Carnarvon*, o *Orama* e o *Defense*.

⁽⁵⁶⁾ GAMA, Arthur Oscar S. da. op. cit. p. 31.

⁽⁵⁷⁾ BRASIL, Ministério de Estado das Relações Exteriores. *Relatório*, 1917, Impr. Nacional. 1917. p. 7.

⁽⁵⁸⁾ MARTINS, Helio Leoncio. op. cit. p. 261.

Presidente Venceslau Brás diante dessa situação enviou uma mensagem ao Congresso Nacional, solicitando apropriação dos navios mercantes alemães ancorados nos portos brasileiros⁵⁹.

Com a aprovação das medidas pelo Congresso, foi baixado o decreto presidencial nº 12.501, de 2 de junho de 1917, autorizando a Marinha a utilizar os 45 navios alemães que estavam nos portos brasileiros⁶⁰. Com o fim da neutralidade, o Ministro das Relações Exteriores, Lauro Muller, de origem alemã, pediu demissão. Foi nomeado para o cargo Nilo Peçanha, que era francamente favorável à política dos Estados Unidos da América.

Os jornais trataram logo de divulgar as manifestações de apoio do governo norte-americano. O comentário feito pelo jornal norte-americano *World* foi publicado no jornal maranhense *Pacotilha*. Segundo os seus editores, o *World* refletia o pensamento do Presidente americano Woodrow Wilson a favor do rompimento da neutralidade do governo brasileiro em relação à Alemanha.

O comentário dizia que a entrada do Brasil na guerra era um fato auspicioso e acrescentava ainda que o Brasil poderia prestar real e imediato serviço, encarregando-se do patrulhamento da parte oeste do Atlântico, em substituição aos Estados Unidos⁶¹.

O governo norte-americano via com interesse a entrada do Brasil na guerra, pois era ciente da capacidade naval do Brasil, que havia feito há poucos anos uma grande reforma em sua Marinha de Guerra e continuava em processo de reestruturação. Assim o País poderia assumir as responsabilidades de patrulhamento do Atlântico Sul, o que aliviava

ria o encargo dos Estados Unidos nessa região. Esse interesse começou a se fazer mais presente através da forte pressão diplomática do governo norte-americano para que o governo brasileiro tomasse uma atitude mais determinante.⁶²

Algumas revistas da época não cansavam de satirizar essa pressão, como a revista *Careta*, que publicou uma charge em que aparecia a Inglaterra representada pelo personagem característico John Bull acompanhando o Tio Sam, personagem norte-americano criado para a campanha de alistamento militar. Este último aparecia batendo à porta do Brasil dizendo: "Meu amigo, acabam de torpedear mais um navio de sua frota."⁶³

A 18 de outubro daquele ano, a Marinha Mercante brasileira sofreu um novo ataque. Dessa vez foi o navio *Macau*, de propriedade do Lloyd Brasileiro, um dos navios alemães encampados pelo governo, e que recebera tripulação brasileira de 26 homens. Quando navegava próximo ao litoral da Espanha foi detido por um submarino alemão que convocou o comandante do navio para um interrogatório, logo depois a tripulação do *Macau* recebeu a ordem de evacuar o navio, que em seguida foi torpedeado⁶⁴.

Com a chegada da notícia ao Brasil do torpedeamento do *Macau*, o Presidente Venceslau Brás encaminhou uma mensagem ao Congresso Nacional solicitando a ocupação da Canhoneira *Eber*, fundeada no porto de Salvador desde 1914. Pretendia-se prender a tripulação. Outra medida era decretar a internação das tripulações dos 45 navios mercantes que haviam sido apropriados pelo governo⁶⁵.

⁽⁵⁹⁾ GAMA, Arthur Oscar S. da. op. cit. p. 19.

⁽⁶⁰⁾ Ibid.

⁽⁶¹⁾ REVOGAÇÃO da Neutralidade do Brasil. *Pacotilha*, São Luís, p. 1, 02/07/1917, Seção de periódicos, APEM.

⁽⁶²⁾ ARAÚJO, Johny Santana de. *Rumo ao mar e à grande guerra: a construção e projeção do Poder Naval brasileiro no início do Século XX, 1904 – 1918*. São Luís: Monografia (Licenciatura em História), Universidade Federal do Maranhão, 2003. p. 62.

⁽⁶³⁾ REVISTA CARETA, 02 jun.1917 in MUNHOZ, Fernando. Reflexos da Guerra Européia. *Coleção nosso século*. São Paulo: Abril Cultural, nº 33. 1980. p. 43.

⁽⁶⁴⁾ MARTINS, Helio Leoncio. loc. cit.

⁽⁶⁵⁾ GAMA, Arthur Oscar S. da. op. cit. p. 20.

A Canhoneira *Eber* foi afundada pela tripulação, e os 45 navios mercantes foram evacuados, mas foi possível ao governo verificar que dois terços deles estavam sabotados, além de que todos eles estavam incluídos em uma espécie de lista negra dos aliados para apressamento. Apesar disso, 30 deles foram fretados ao governo francês, e 15 ficaram a serviço do Brasil⁶⁶. Em 25 de outubro de 1917, o governo brasileiro reconheceu e proclamou o “estado de guerra iniciado pelo Império Alemão contra o Brasil”.

O jornal *Pacotilha* do dia 3 de novembro de 1917 publicou o telegrama enviado pelo Presidente Woodrow Wilson ao Presidente Venceslau Brás de congratulações pela entrada do Brasil na Guerra, cujo conteúdo dizia:

*Permita que, falando em nome do povo e governo dos Estados Unidos, vos diga com que sincero prazer e simpatia cordial saudamos a associação da grande república do Brasil, conosco e demais nações em guerra com a Alemanha. O acto do Brasil, nesta época de crise, ainda mais aperta os laços de amizade que uniam as duas repúblicas.*⁶⁷

No mesmo dia o Presidente Venceslau Brás encaminhou uma mensagem ao Presidente Wilson, afirmando que:

*[...] Assumindo esta atitude na defesa de sua bandeira e dos invioláveis direitos de seu povo, o Brasil tem a honra de cooperar, em completa solidariedade e perfeito acordo, com a república irmã, no lado de outros Aliados, na guerra contra a Alemanha, para garantir os altos interesses da humanidade*⁶⁸.

No dia anterior mais dois navios haviam sido atacados: os Mercantes *Guaíba* e *Acari* em pleno Porto Grande de São Vicente, na costa da África. Em 2 de janeiro de 1918, o Cargueiro *Taquari* foi atingido próximo ao litoral da Inglaterra; morreram oito membros da tripulação, mas conseguiu escapar à perseguição, sendo conduzido até o porto inglês de Cardiff.⁶⁹

Quando a guerra foi declarada, começou uma intensa agitação nacionalista, sucederam-se “comícios patrióticos” que pediam a participação do Brasil na guerra, exaltavam a atitude brasileira de apoiar os Aliados, havia demonstrações contra a Alemanha. Alguns jornais e companhias alemães viram-se forçados a encerrar as suas atividades no País⁷⁰.

A agitação fez com que o governo lançasse notas nos jornais para que a população não atacasse os imigrantes, como a divulgada pelo jornal *Pacotilha* no dia 21 de novembro de 1917: “Apelo do governo a todos os brasileiros; Respeite a pessoa e bens dos alemães; ao governo incube punir aqueles que atentarem contra a defesa nacional.”⁷¹

Apesar da declaração de guerra o governo hesitava em mandar reforços aos Aliados. O próprio Ministro da Guerra, General José Caetano de Faria, indagava-se como seria possível enviar tropas à Europa sem deixar de garantir a própria integridade do País contra os “germanófilos” que viviam no sul do País.⁷²

A participação mais efetiva esperada era da Marinha, teoricamente mais bem equipada para a missão que lhe cabia, apesar de que as reformas navais nunca hou-

⁶⁶ MARTINS, Helio Leoncio. op. cit. p. 263.

⁶⁷ CONGRATULAÇÕES pela entrada do Brasil na Guerra. *Pacotilha*, São Luís, p. 1, 03/11/1917, Seção de periódicos, APEM.

⁶⁸ MARTIN, Percy Alvin. *Latin America and the War*. Baltimore: The John Hopkins, 1925. Apud: GAMA, Arthur Oscar S. da. op. cit., p. 21.

⁶⁹ MARTINS, Helio Leoncio. loc. cit.

⁷⁰ DULLES, John W. Foster. *Anarquistas e Comunistas no Brasil, 1900 – 1935*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1977. p. 61.

⁷¹ APELO do governo a todos os brasileiros. *Pacotilha*, São Luís, p. 1, 21/11/1917, Seção de periódicos, APEM.

⁷² REVISTA CARETA, 02/06/1917 in MUNHOZ, Fernando. op. cit. p. 42.

vessem terminado. Em 1914, a Marinha ainda recebia os submarinos encomendados, em 1917 o navio-tênder, em 1916 surgiu a arma aérea da Esquadra.

Quando tudo isso estava acontecendo, os problemas começavam a aparecer. A Esquadra de navios renovada pelas reformas de 1904/1906 e que havia chegado em 1910 já precisava ser atualizada para a missão de guerra que teria de enfrentar e isso já era claro desde as missões de patrulhamento que os navios estavam exercendo desde 1914.

Em janeiro de 1915, o Ministro da Marinha se firmou na disposição da Esquadra garantir a vigilância da costa e dos portos brasileiros e manter a neutralidade do País, uma vez que em fins de 1914 já havia uma ampla atividade de navios alemães e ingleses pelo litoral. Desde o mês de julho de 1917, três divisões da Marinha brasileira patrulhavam a costa do País em zonas de operação demarcadas por um aviso do Estado-Maior da Armada⁷³.

Até então, os navios de guerra das potências em luta recorriam ao direito internacional que assegurava aos navios beligerantes se proverem de ajuda e reparos por até 24 horas, para não sofrerem as penas de internação previstas nas regras de neutralidade⁷⁴.

Em 17 de outubro de 1917, houve a inclusão do litoral do Estado do Amazonas e foi estendido o setor norte até a Bahia. Alguns dias depois foi determinado que o setor do centro iria até Ubatuba, em fins de novembro estavam todas as áreas sob cobertura dessa força.⁷⁵

Era missão também dessas divisões guardar os navios alemães que estavam retidos nos portos, o que levava a terem redobrada aten-

ção para que as tripulações internadas não entrassem em contato com possíveis corsários alemães que se encontrassem pelo litoral.⁷⁶

Na cidade de Natal, no Rio Grande do Norte, em 26 de outubro de 1917, se encontrava o Contratorpedeiro *Santa Catarina*. Uma das primeiras missões da guerra foi cumprida por sua tripulação que, segundo Diogo Fortes⁷⁷, recebeu com entusiasmo a notícia de que o Brasil havia declarado estado de guerra contra a Alemanha, pois não mais suportavam o que ele chamou de enervante espera.

Na manhã do dia seguinte, o contratorpedeiro dirigiu-se à base naval da Divisão do Norte em Recife, Pernambuco, e recebeu ordens de levar para o Rio de Janeiro todas as tripulações que estavam a bordo dos navios confiscados. Viajariam em único navio a reboque, pois os demais estavam todos com o maquinário danificado.

A missão do *Santa Catarina* era escoltar o navio *Sobral*, ex *Cap Vilano*, um dos 45 navios alemães confiscados pelo governo brasileiro e recém-incorporado ao Lloyd Brasileiro. Este levava em seus camarotes 400 passageiros, virtualmente prisioneiros de guerra. Foi rebocado pelo Paquete *Minas Gerais*. Uma companhia do Exército embarcou junto para garantir a segurança interna. O destino deles era a Ilha das Flores, na Baía de Guanabara, onde ficava o hotel dos imigrantes, mas que passou a funcionar como campo de prisioneiros.

O porto e a cidade do Rio de Janeiro (por ser a capital do País) tiveram atenção especial. Mantinha-se dois contratorpedeiros da Divisão de Centro navegando perto do litoral. Foi estabelecida ainda uma defesa com minas submarinas e redes de cabos de aço⁷⁸. O porto de Santos também estava nos planos de defesa com minas.

⁽⁷³⁾ BRASIL. Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. *Aviso* nº 2.740 de 24/06/1917. In MARTINS, Helio Leoncio. op. cit., 262.

⁽⁷⁴⁾ FORTES, Diogo Borges. O Contratorpedeiro *Santa Catarina*. *Revista Navigator*, nº 09, junho de 1974. p. 69

⁽⁷⁵⁾ Avisos nº 3.812 de 17/10/1917 nº 4.516 de 30/11/1917. Apud: GAMA, Arthur Oscar S. da. op. cit. p. 38.

⁽⁷⁶⁾ FORTES, Diogo Borges. loc. cit.

⁽⁷⁷⁾ Ibid. p. 70.

⁽⁷⁸⁾ BRASIL, Ministério de Estado dos Negócios da Marinha, Relatório da 2ª Seção do Estado-Maior da Armada de 12/11/1918 e do Comando de Flotilha de Navios Mineiros enviado ao Estado-Maior da Armada pelo Ofício nº 497 de 4/9/1918 Apud: MARTINS, Helio Leoncio op. cit., p. 270.

Fernando de Noronha, tal como a Ilha da Trindade, também foi motivo de cuidados especiais. Era responsabilidade da Divisão Naval do Norte, ficando essa força responsável inclusive por um presídio que pertencia ao Estado de Pernambuco, além de uma estação radiotelegráfica que a Marinha pôs em utilização após reparos⁷⁹.

CONCLUSÃO

A Marinha brasileira do início do século XX pagou um preço muito alto por conta das dificuldades de entendimento da sua diretriz estratégica. As reformas quase levaram ao desequilíbrio político entre Brasil e Argentina. Quando eclodiu a grande guerra, faltava muito para a realização plena da mis-

são que a ela fora confiada. O País sofria pressão política interna e externa para entrar na luta. Sem uma logística adequada para servir à Esquadra, nem fábricas de munição suficientes para suprir suas necessidades, a Marinha arcou com um grande esforço, primeiro para garantir a neutralidade e depois para manter a segurança do mar territorial.

O maior desafio ainda viria, por conta dos compromissos acertados com os Aliados: a organização de uma força para atuar ao largo de Gibraltar. Aí então a teoria cedeu lugar à realidade prática da ação. Foi criada a DNOG⁸⁰, que com seus navios e homens rumaram ao mar e fizeram tudo pela Pátria, tal qual dizia o lema de Alexandrino.

⁽⁷⁹⁾ BRASIL, Ministério de Estado dos Negócios da Marinha, Aviso naval nº 3.968, de 29/10/1917 Apud: GAMA, Arthur Oscar S. da. op.cit. p. 51.

⁽⁸⁰⁾ A Divisão Naval de Operações de Guerra – DNOG – foi uma força organizada pela Marinha destinada a realizar operações de guerra ao largo de Gibraltar em apoio às forças aliadas. A sua atuação marcou um dos capítulos mais dramáticos da história militar naval moderna.

FONTES

DOCUMENTAIS

BRASIL. Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. *Relatório, 1903*. Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1903.

_____. Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. *Relatório, 1904*. Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1905.

_____. Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. *Relatório, 1906*. Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1907.

_____. Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. *Relatório, 1917*. Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1917.

_____. Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. *Relatório, 1918*. Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1918.

_____. Ministério de Estado das Relações Exteriores. *Relatório, 1917*. Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1917.

_____. República, *Anais do Senado Federal*, 1906, Livro v. 2. Sessão de 15 de agosto de 1906.

_____. República. *Anais da Câmara dos Deputados*, 1904. v. 4. Sessão de 24 de agosto de 1904, discurso Dep. Laurindo Pitta. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905.

Decreto nº 11.038 de 4 de agosto de 1914.

Decreto nº 11.066 de 12 de agosto de 1914.

Decreto nº 10.092 de 24 de agosto de 1914.

Decreto nº 11.118 de 3 de setembro de 1914.

Decreto nº 11.353 de 11 de novembro de 1914.

BIBLIOGRÁFICAS

BURLAMAQUI, Armando. A política naval americana. In *Kosmos: Revista Artística, Científica e Literária*, Rio de Janeiro, nº 5, maio 1905.

BURNS, E. Bradford. *As Relações Internacionais na Primeira República*, in HOLANDA, Sérgio B.(org) *História Geral da Civilização Brasileira*, O Brasil Republicano Sociedade e Instituições. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, v. II, t. 3, 1990.

CLAUSEWITZ, Carl von. *Da Guerra*. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

DULLES, John W. Foster. *Anarquistas e Comunistas no Brasil, 1900 – 1935*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1977.

FERNANDES, José de Sousa. Os tubarões de aço da armada. In: *Tecnologia e Defesa*, nº 19, 1984.

FORTES, Diogo Borges. O Contratorpedeiro *Santa Catarina*. In: *Revista Navigator*, nº 09, junho de 1974.

HUMBLE, Richard. *A Marinha alemã, A Esquadra de alto mar*. Rio de Janeiro: Renes, 1974.

JOFFILY, José. *O caso Panther*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

JORDAN, John. *Couraçados e Cruzadores*. São Paulo: Nova Cultural, v. I, 1986.

LINS, Álvaro. *Rio Branco*. 2ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1965.

MAHAN, Alfred T. *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*: Boston, Little Brown and Co, 1890 in WEIGLEY, Russell F. At all, *Novas Dimensões da História Militar*: Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1981.

MANOR, Paulo. *A Marinha de Guerra Brasileira e a Corrida Armamentista na América do Sul (1899-1914)*. Apud: GAMA, Arthur Oscar S. da. *A Marinha do Brasil na primeira guerra mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982.

MARTINS, Helio Leoncio. Poderes Combatentes, in *Historia Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, v. V, t. IB, 1997.

MARTIN, Percy Alvin. *Latin America and the War*. Baltimore: The John Hopkins, 1925.

MENDONÇA, Mário de; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*. 3ª edição. Rio de Janeiro. SDM, 1959.

NORONHA, Júlio César. O Programa Naval de 1904, in *Subsídios para a Historia Marítima do Brasil*: Rio de Janeiro, SDM, 1950.

SILVA, Hélio. *O Brasil e a 1ª Grande Guerra 1915-1919*. São Paulo: Editora Três, 1998.

SOUZA, Marco Polo Cerqueira de. *Nossos Submarinos – sinopse histórica*; 1ª ed; Rio de Janeiro: SDM, 1986.

VIANA FILHO, Luiz. *A vida do Barão do Rio Branco*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1959.