

# A situação material dos navios de guerra da Armada Nacional ao final de 1917: uma análise crítica

**Francisco Eduardo Alves de Almeida**

*Capitão-de-Mar-e-Guerra, Historiador graduado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Membro e Instrutor do Centro de Estudos de Política e Estratégia da Escola de Guerra Naval e 2º Vice-Presidente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil. Atualmente é aluno de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em História Comparada da UFRJ, tendo exercido o cargo de Diretor do Serviço de Documentação da Marinha entre 2005 e 2007.*

## RESUMO

Por ocasião da declaração de guerra do Brasil à Alemanha, em outubro de 1917, motivado pelo afundamento de diversos navios mercantes nacionais em águas européias, todo o esforço militar recaiu sobre a Marinha de Guerra. Naquela oportunidade, a Armada dispunha de poucos navios em condições materiais satisfatórias, sofrendo de consideráveis limitações logísticas. Tal situação já vinha se agravando desde a Revolta da Armada, em 1893, e da Revolta dos Marinheiros, de 1910, logo depois do Brasil receber navios novos no Programa Alexandrino, porém sem meios de mantê-los em satisfatórias condições operacionais. O que se discute é a situação material dos navios de guerra e a capacidade logística instalada da Marinha ao final de 1917, concluindo-se pelo despreparo estrutural da Armada para enfrentar as forças navais inimigas em caso de necessidade.

PALAVRAS-CHAVE: MARINHA DE GUERRA; GRANDE GUERRA; HISTÓRIA NAVAL

## ABSTRACT

When Brazil declared war to Germany in October 1917, motivated by the sinkings of her merchant ships on european waters, all the military efforts were represented by the Brazilian Navy. At that time the Navy had few warships in satisfactory conditions, with a serious logistic limitation. Such situation had been aggravated since the Armada Revolt in 1893 and the Sailor's Revolt in 1910 just after Brazil incorporated new Alexandrino Program warships, although without conditions to maintain them in good operational status. What will be discussed in this paper is the material conditions of those warships and the effective naval logistical capacity at the end of 1917, coming to the conclusion that the Navy was unprepared to face the German naval forces at sea in case of necessity.

KEYWORDS: BRAZILIAN SQUAD; FIRST WORLD WAR; NAVAL HISTORY; MATERIAL SITUATION

## ANTECEDENTES

Em 1917, o Brasil possuía uma Marinha de Guerra muito aquém de suas necessidades. Nada mais significativo para descrever a situação da Marinha do que o comentário de Pandiá Calógeras sobre essa força. Disse ele:

Nenhum ministério, tanto quanto este [o da Marinha], precisa de intensa e profunda obra de saneamento técnico, administrativo e orçamentário. Dez anos faz que persiste o mesmo pensamento diretor e de sua realização resultou a quase desapareção da Marinha como instrumento de combate e de execução da política externa do Brasil.<sup>1</sup>

As razões para esse estado de coisas gravitavam desde o desinteresse da classe política com os assuntos militares até a sempre presente falta de recursos para a obtenção de belonaves mais modernas. Essa situação crônica atingia diretamente a operacionalidade da Marinha, que se via impotente para cumprir um papel mínimo na defesa nacional.

Dois fatos, certamente, vieram agravar e atingir diretamente o prestígio que a Marinha desfrutou no Império e que ainda guardava ressentimentos nos marinheiros mais antigos.

O primeiro foi a participação de segmentos consideráveis da Marinha na chamada "Revolta da Armada", em 1893, contra o governo de Floriano Peixoto.

Naquela oportunidade, parte importante da Marinha se sublevou contra Floriano com o argumento de que, com a renúncia de Deodoro da Fonseca, deveria ser convocada nova eleição para a Presidência da República, uma vez que só havia transcorrido 11 meses desde a sua posse. A Constituição vi-

gente em 1891 estabelecia que, em caso de falecimento ou impedimento do presidente eleito antes de completar metade do mandato, novas eleições seriam convocadas pelo vice-presidente. Floriano Peixoto, eleito vice-presidente em outra chapa, se recusara a convocar essas eleições e assim a revolta espocara. Seu líder foi o Almirante Custódio de Melo que, após rompimento com Floriano, sublevou a Armada.

Subjacente à legitimidade de Floriano, existia um sentimento de inferioridade da Marinha em relação ao Exército. O Almirante Helio Leoncio Martins explica exatamente que tipo de sentimento caracterizava a Armada:

Com a tutoria do País exercida pelo Exército, ao qual se devia a Proclamação da República, a oficialidade da Armada, mormente os elementos de menor graduação, adquiriu um sentimento de subalternidade do qual resultou sensível hipertrofia do "espírito de corpo" (que caracteriza o corporativismo militar). Isto fê-la ir se envolvendo no redemoinho em que se transformaram a política e a administração brasileiras.<sup>2</sup>

Floriano Peixoto representava o Exército, e como tal a supremacia das forças de terra. A indignação da oficialidade com essa humilhação levou-a a sublevar-se, liderada por Custódio de Melo. Acresça-se a isso o fato de Floriano contratar um almirante brasileiro já na reserva<sup>3</sup> para liderar uma Esquadra apressadamente constituída para combater os revoltosos, cindindo ainda mais a unidade da Marinha. Essa esquadra foi pejorativamente chamada de "Esquadra de papelão"<sup>4</sup> em razão de sua flagrante debilidade.

Ao final, a revolta foi desastrosa para a Marinha. O antigo "espírito de corpo" foi atin-

<sup>1</sup> CIDADE, Francisco de Paula. Verbetes para um dicionário bibliográfico militar brasileiro. In: *Revista militar Brasileira* nos 1 e 2, jun 1952, p.25.

<sup>2</sup> MARTINS, Helio Leoncio. *A Revolta da Armada*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1997, p.453.

<sup>3</sup> Tratava-se do Almirante Jerônimo Gonçalves.

<sup>4</sup> *Ibidem*, p.295.

## *Navegador 5* – A situação material dos navios de guerra da Armada Nacional ao final de 1917

gido, as verbas para a sua remodelação escazearam e o seu prestígio totalmente abalado. A supremacia do Exército passou a ser total.

O segundo fato que veio a agravar a sua situação foi a chamada “Revolta dos Marinheiros”, também conhecida como “Revolta da Chibata”, em 1910, liderada pelo Marinheiro João Cândido.

A razão para a revolta era a aplicação da chibata nas penas disciplinares impostas nas organizações da Marinha. Ato realmente degradante, João Cândido mobilizou diversos navios na rebelião, o que provocou reações variadas na classe política. Alguns políticos se solidarizaram com os revoltosos. Outros acreditaram que a punição era o melhor caminho. E, por fim, muitos temiam novas manifestações contra o poder constituído e consideraram que não deveriam ser gastos novos recursos com meios mais modernos e potentes que poderiam atentar contra a ordem estabelecida. Para se ter uma idéia do afastamento da classe política com o reaparelhamento da Marinha, somente 25 anos depois foram concedidos créditos para construção de novos navios, já no governo de Getúlio Vargas.

O fato que também atingiu enormemente a oficialidade nessa revolta foi a morte do Capitão-de-Mar-e-Guerra Batista das Neves, comandante do poderoso Encouraçado *Minas Gerais*, recentemente chegado ao Brasil. Batista das Neves foi abatido pelos marinheiros revoltados quando tentava controlar o motim a bordo de seu navio. O seu cadáver permaneceu no convés do encouraçado, tendo alguns amotinados feito um simulacro de ginástica em redor como um gesto de rebeldia contra a calistênica obrigatória estabelecida pelo comandante, como forma de manter os marinheiros em forma. Alguns foram visto urinando no corpo do oficial.<sup>5</sup>

O governo concedeu anistia aos revoltosos. No entanto, esse ato ficou apenas no

papel, pois muitos amotinados foram presos e assassinados.

Em agosto de 1914 foi deflagrada a Grande Guerra, envolvendo diversos países da Europa. O Brasil manteve-se, de início, rigidamente em uma política de neutralidade, procurando se afastar do conflito, principalmente por temer um ataque explícito a seu comércio marítimo, cujo principal produto era o café. Por cerca de dois anos e meio assim se manteve.

Naquele início de 1917, a Marinha vinha cumprindo um programa de operações navais de modo a implementar a neutralidade assumida pelo Presidente Wenceslau Braz. Com poucos meios operativos disponíveis, a Armada vinha, na medida do possível, cumprindo as patrulhas costeiras regulares determinadas pela Alta Administração Naval, sob a chefia do Almirante Alexandrino de Alencar, Ministro da Marinha. Como um grande controlador operacional atuava o Vice-Almirante Estevão Adelino Martins, Chefe do Estado-Maior da Armada, comandante operacional dos navios da Armada.

O que mais se temia eram as incursões de corsários de superfície alemães e de submarinos nas costas brasileiras que começaram, a partir de janeiro daquele ano, a atacar indiscriminadamente os navios de beligerantes e neutros que transitavam em águas em disputa. Felizmente, a guerra não chegaria às nossas costas, no entanto atingiu diretamente os navios mercantes nacionais.

Em abril houve o primeiro afundamento de vapor brasileiro, o *Paraná* na costa ocidental da França. Em maio, novo ataque a mercante nacional, o *Tijuca*, dessa feita próximo ao Porto de Brest, na França, seguido pelo afundamento do terceiro navio, o *Lapa*, perto do Cabo Trafalgar. Imediatamente, seguiu-se o rompimento das relações diplomáticas e comerciais com a Alemanha.

Em 18 de outubro de 1917 deu-se o torpedeamento de novo navio brasileiro, o *Ma-*

<sup>5</sup> Ibidem, p.114.

cau, a cerca de 200 milhas do Cabo Finisterre, na Espanha. A guerra foi, assim, declarada em 26 de outubro, depois de forte clamor popular nas ruas do Rio de Janeiro.

Como se encontrava a situação material dos navios da Armada naquele final de ano de 1917, após a declaração de guerra do Brasil ao Império Germânico? Por uma questão de recorte historiográfico, não se pretende discutir detalhadamente a questão de falta de pessoal nem o adestramento das guarnições dos navios de guerra, embora algumas incursões sejam feitas nesses aspectos, de modo a compor o quadro material existente.

### ASPECTO MATERIAL E LOGÍSTICO DOS MEIOS NAVAIS

Antes de se descrever a situação material dos meios navais, convém, por uma questão de uniformidade, classificar e distinguir os navios de guerra e suas principais características no início do século XX.

Um navio de guerra era todo o navio destinado ao serviço militar naval de uma nação, sendo o conjunto de navios chamado de Armada<sup>6</sup>.

Uma força naval era uma reunião de navios de guerra em operações, ao passo que uma esquadra era parte de uma força naval composta de duas ou mais divisões, congregando três ou mais navios.

Os navios de primeira ordem recebiam o nome de navios de esquadra, sendo cinco os elementos indispensáveis para o combate naquela ocasião: o deslocamento, o poder ofensivo (consistindo na maior ou menor capacidade de atacar o inimigo), o poder defensivo (consistindo na capacidade

de resistir aos ataques do inimigo), a velocidade e o raio de ação (maior extensão que um navio a vapor podia percorrer com o carvão que suas carvoeiras podiam comportar)<sup>7</sup>.

Os navios de guerra eram classificados em quatro classes, a saber:

1ª Classe: os navios de 7000 a 8000 toneladas;

2ª Classe: os de 4000 a 7000 toneladas;

3ª Classe: os de 1000 a 4000 toneladas; e

4ª Classe: todos os outros navios.<sup>8</sup>

Todas as unidades operativas, aí incluídos os navios, forças navais e o Batalhão Naval estavam subordinados ao Estado-Maior da Armada (EMA) chefiado, como visto, pelo Vice-Almirante Estevão Adelino Martins.

Em relatório ao Ministro da Marinha, o Almirante Adelino reclamou do desempenho e da burocracia envolvida no Estado-Maior:

Termino essas minhas palavras, fazendo um apelo a todos aqueles que tem responsabilidade na administração naval para que se esforcem em prestigiar o Estado-Maior da Armada, que tão mal compreendido tem sido, e que resvalará para o rol das inutilidades, das repartições simplesmente burocráticas, sem iniciativa e sem autonomia, se porventura não houver essa congregação de esforços para ampará-lo e prestigiá-lo, obrigando-o a produzir.<sup>9</sup>

Competia ao EMA a manutenção das forças navais da República em estado de ação imediata, desde a sua concepção mais geral até os seus menores detalhes e, como tal, era responsável pela eficiência militar da esquadra pronta, pela instrução das suas guarnições e pela disciplina.<sup>10</sup> Para o atendimento dessas tarefas, o EMA compunha-se

<sup>6</sup> MATTOS, Eduardo Augusto Veríssimo de. *Explicador de Apparelhado dos navios*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905, p.90.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p.92.

<sup>8</sup> *Ibidem*, p.92.

<sup>9</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório do CEMA ao MM*, Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1918, p.15.

<sup>10</sup> CAMINHA, Herick Marques. Estrutura administrativa do Ministério da Marinha. In: *História Naval Brasileira*. V. 5, tomo 1-B. Rio de Janeiro: SDM, 1997, p.17.

## *Navegador 5* – A situação material dos navios de guerra da Armada Nacional ao final de 1917

de quatro seções chefiadas por capitães-de-fragata, a saber:

1ª Seção: responsável pelas áreas de formação, mobilização e Marinha Mercante;

2ª Seção: responsável pelo setor de operações;

3ª Seção: responsável pela fiscalização, instruções para exercícios de tiro ao alvo e inventos militares; e

4ª Seção: responsável pela Justiça Militar, disciplina, regulamentos do serviço interno, uniformes e ordens do dia.

Todas essas quatro seções compunham o Departamento de Técnica Naval, superintendido pelo subchefe do EMA, um capitão-de-mar-e-guerra.

No relatório do chefe da 1ª Seção ao CEMA, em 1918, a seção indicou que existiam grandes desfalques nas lotações dos navios em razão da designação de muitos militares para compor a divisão naval que estava designada para a Europa. Além disso, não existia a Reserva Naval, tão necessária para complementar esses claros.

Complementava, mencionando que a Marinha Mercante nacional era composta de 196 navios em 1918, com os seguintes efetivos<sup>11</sup>:

Lloyd Brasileiro: 64 navios;

Lloyd Brasileiro, arrendados ao Governo Francês: 29 navios;<sup>12</sup>

Companhia Nacional de Navegação Costeira: 23 navios;

Lloyd Nacional: 14 navios;

Companhia Nacional de Navegação Bahiana: 28 navios; e

Vapores diversos: 23 navios.

No relatório do chefe da 2ª Seção ao CEMA foi feito um diagnóstico, por divisão naval, da preparação dos navios componentes para o combate. Esse diagnóstico retrata perfeitamente o estado material dos meios navais no início do ano de 1918.

### **DIVISÃO NAVAL DO NORTE**

Tinha a responsabilidade do patrulhamento do Amazonas aos limites dos Estados da Bahia e Sergipe, sendo constituída pelos seguintes navios, em 31 de dezembro de 1917:

Encouraçado<sup>13</sup> *Deodoro* – capitânia<sup>14</sup>,

Encouraçado *Floriano*,

Cruzador *Tiradentes*,

Cruzador *República*,

Destróier *Piauí*<sup>15</sup>,

Destróier *Santa Catharina* e

Flotilha do Amazonas

Foram desligados, ainda em janeiro de 1918, os dois destróieres e, em junho, o Encouraçado *Floriano* e o Cruzador *República*. O comandante da Divisão era o Contra-Almirante João Carlos Mourão dos Santos e estava localizada no Porto do Recife.

O Almirante Mourão dos Santos lutava permanentemente com a falta crônica de combustível, o carvão, o que prejudicou as patrulhas dos mares do Norte do País. A munição também era escassa e, assim, não

<sup>11</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório da 1ª Seção ao CEMA*, 1918, Relatório, p.3.

<sup>12</sup> Um, o *Macaú*, foi perdido, torpedeado por submarino alemão.

<sup>13</sup> Encouraçado era um navio que possuía uma couraça nos bordos sobre todo ou parte de seu comprimento de flutuação. Fonte: MATTOS, op. cit., p.124.

<sup>14</sup> Navio onde se localizava o comandante da divisão com o seu estado-maior.

<sup>15</sup> O destróier pode ser chamado de contratorpedeiro ou simplesmente CT. Os contratorpedeiros navegavam com a Esquadra de Batalha, transmitindo ordens, dando caça às torpedeiras inimigas antes que elas pudessem chegar a distância eficaz de ataque à linha de batalha. Podiam ser divididos em sete tipos, conforme o sistema de caldeiras utilizadas, a saber: Locomotivas, Yarrow, Thornycroft, Blechynden, White, Normand e Reed. Fonte: MATTOS, op. cit., p.148.

foram realizados exercícios de tiro durante o ano de 1918.

O *Deodoro* era um encouraçado guarda-costas<sup>16</sup> de 3ª classe, construído na França em 1898, de 3.162 toneladas<sup>17</sup>, armado com canhões de 240mm, 120mm e 57mm, com limitado poder combatente, se comparado com os encouraçados mais modernos. Possuía uma grande deficiência que era a baixa velocidade e, dos seus 143 marinheiros que serviam na artilharia, apenas 15 eram especialistas. As suas caldeiras operavam irregularmente, embora o desempenho geral do navio fosse razoável<sup>18</sup>.

O *Floriano*, da mesma classe, construído em 1899, possuía canhões de 240mm, 120mm e 57mm, como seu irmão *Deodoro*<sup>19</sup>. Tinha um poder combatente muito reduzido, se comparado com os navios mais modernos. Grande parte de suas chapas do fundo já estava cimentada, o que se constituía em grande deficiência estrutural. A tubulação dos condensadores não inspirava confiança, devido aos constantes vazamentos. Os paíóis de munição dos canhões de 120mm e 57mm não podiam ser utilizados em razão de sua alta temperatura, assim a munição a bordo não era suficiente para um combate muito demorado. A disciplina naquele ano de 1918 foi considerada ruim, tendo sido verificados muitos casos de embriaguez a bordo. De 31 de agosto a 21 de dezembro de 1918, houve nada menos que 222 contraven-

ções disciplinares, das quais 88 foram consideradas graves. Dois oficiais foram, inclusive, presos. Era realmente um navio limitado, problemático e com pouca capacidade de combate.

O *Tiradentes* era um cruzador<sup>20</sup> de 4ª classe, antiquado, do Programa de 1892, construído na Inglaterra, com apenas 800 toneladas, sem nenhum poder combatente, guarnecido por canhões de 120mm e de 47mm, sendo considerado mais uma canhoneira do que um cruzador em razão de suas pequenas dimensões e baixa velocidade. O casco do navio achava-se em péssimas condições e havia sofrido uma extensa cimentação de todo o seu fundo da roda-de-proa até o cadaste<sup>21</sup>. Quando foi inspecionado pelo engenheiro naval, Capitão-de-Fragata Paulo Pires de Sá, encarregado de propor obras necessárias à reparação do seu casco, este chegou à conclusão que “nada mais havia a fazer no navio, sendo, a seu ver, a sua baixa, sem remissão do serviço, a única solução”.<sup>22</sup> A velocidade de deslocamento do navio deveria se manter ainda mais baixa, de modo a poupar suas caldeiras, além de se evitar os disparos de artilharia para que não fosse afetado o seu já comalido casco. Não possuía capacidade de combate.

O *República*, de 3ª classe, foi construído na Inglaterra, possuindo 1.300 toneladas de deslocamento<sup>23</sup>. Era guarnecido por canhões de 120mm e de 47mm, com pequena

<sup>16</sup> Encouraçado guarda-costas tem por finalidade a defesa da costa e dos portos perante um adversário poderoso. Especialmente concebidos e construídos para receberem a maior quantidade de couraça possível. Fonte: MATTOS, op.cit., p.136.

<sup>17</sup> JANE'S Fighting Ships, Sampson Low, Marston & Co, London, 1918, p.445.

<sup>18</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório da Divisão Naval do Norte para o CEMA*, 1918, p.3. Anexo do relatório do CEMA ao MM em 1918. Arquivo da Marinha.

<sup>19</sup> JANE'S, op.cit., p. 445.

<sup>20</sup> O cruzador era o navio cuja incumbência recaía em interceptar o comércio do inimigo e capturar seus cruzadores, protegendo o comércio nacional. Era dotado de grande velocidade, armado com canhões de tiro rápido. Fonte: MATTOS, 1905, p.134-142. Podiam atuar como esclarecedores da linha de batalha.

<sup>21</sup> Cadaste era uma peça semelhante à roda-de-proa, constituindo o extremo do navio a ré. Fonte: FONSECA, Maurílio. *Arte Naval*. V.1, 7. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2005, p.15.

<sup>22</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório da Divisão Naval do Norte para o CEMA*, 1918, p.4. Anexo do relatório do CEMA ao MM em 1918. Arquivo da Marinha.

<sup>23</sup> JANE'S, op.cit., p. 446.

## *Navigator 5* – A situação material dos navios de guerra da Armada Nacional ao final de 1917

capacidade de combate. As suas caldeiras apresentavam problemas sérios e, das quatro, todas tinham sido retubuladas. Os canhões de 120mm não eram utilizados por receio das conseqüências sobre a estrutura do navio. Segundo o comandante do navio, “a guarnição contém muitas praças bisonhas, cuja educação se ressentia da falta de exercícios”<sup>24</sup>.

Os Destróieres *Piauhy* e *Santa Catharina* faziam parte do Programa Alexandrino, de 1906, sendo o primeiro da classe o *Pará*. Foram construídos no estaleiro Yarrow, em Glasgow, tendo sido lançados ao mar em 1908. Deslocavam cerca de 650 toneladas com um comprimento de 73 metros. Possuíam duas máquinas alternativas Yarrow acopladas a dois hélices, dois condensadores, duas caldeiras aquatubulares. Seu armamento era composto de dois canhões de 101mm e quatro de 47mm.

Eles eram navios pequenos, desconfortáveis, que sofriam tremendamente os efeitos do mar. Sua capacidade de combate era pequena, uma vez que estavam despreparados para enfrentar a ameaça submarina.

Os pontos fracos do navio eram as caldeiras e sua pequena capacidade de transportar seu combustível básico, o carvão, apenas 140 toneladas<sup>25</sup>. Esses dois navios seriam destacados para compor a divisão naval que iria operar na Europa com os ingleses.

A Flotilha do Amazonas, localizada em Belém, possuía as Canhoneiras *Acre* e *Missões* e os Avisos *Amapá*, *Jutahy* e *Teffé*. Sendo uma força naval fluvial, com responsabilidades de patrulha na bacia do Rio Amazonas, não atuava na costa norte do Brasil. Assim, na costa norte brasileira, a Marinha só dispunha de um navio com razoáveis condições de combate, o *Deodoro*, o que demonstra a fragilidade das forças navais locais.

### **DIVISÃO NAVAL DO CENTRO**

Tinha a responsabilidade de patrulhar desde o limite dos Estados da Bahia e Sergipe até o limite sul do Estado do Rio de Janeiro. Depois as linhas de patrulha foram modificadas para uma linha que partia do Morro de São Paulo, na Bahia, na direção 70° SE e ao sul por uma linha que partia de Ubatuba na direção 45° SE.

A Divisão era constituída pelos seguintes meios, em 31 de dezembro de 1917:

Encouraçado *São Paulo*,

Encouraçado *Minas Gerais*, capitânia,

Destróier *Pará*,

Destróier *Alagoas*,

Destróier *Matto Grosso*,

Destróier *Parahyba*,

Destróier *Paraná* e

Destróier *Amazonas*.

O Encouraçado *São Paulo*, que a ela se achava incorporado, foi desligado em junho de 1918<sup>26</sup> a fim de seguir para os Estados Unidos onde foi instalado um sistema de direção de tiro mais moderno, além de reparos necessários para aumentar sua eficiência.

Durante o ano de 1918, foram desligados da Divisão o *Parahyba*, em janeiro, para compor a divisão naval que atuaria na Europa; o *Paraná*, em julho, que foi designado para a Divisão Naval do Sul; o *Amazonas* que, em outubro, foi transferido para a reserva devido às suas más condições de operação; havendo a incorporação, também em outubro, do Destróier *Sergipe*, provindo da Divisão Naval do Sul.

O seu comandante, até dezembro de 1917, foi o Contra-Almirante Francisco de Matos, nomeado para outra comissão, sen-

<sup>24</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório do Comandante do navio ao CEMA*, Anexo ao Relatório do CEMA ao MM, 1918, p. 3.

<sup>25</sup> Histórico de Navios. Destróier *Piauhy*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006, p. 2.

<sup>26</sup> Desligado pela Ordem do Dia 124, de 5 de junho de 1918, do EMA.

do, logo após, substituído pelo Contra-Almirante Afonso da Fonseca Rodrigues.

A Divisão tinha como porto-sede o Rio de Janeiro. Dos cinco navios que vieram a se constituir a Divisão, "apenas o *Sergipe* encontrava-se em boas condições, por ter sofrido as obras radicais de que necessitava".<sup>27</sup> A Marinha contratou um oficial da Marinha norte-americana (Capitão-de-Corveta O Spears) para organizar o serviço de artilharia dos encouraçados e dirigir a instrução do pessoal com esse novo serviço, em virtude da deficiência de especialistas brasileiros com as novas tecnologias em curso. Houve, também, grande escassez de combustível, carvão, impedindo a movimentação dos navios em conjunto para exercícios. A prática de tiro ao alvo com os canhões foi suspensa por falta de munição, assim como encontravam-se desfalcadas as lotações dos navios, sobretudo de especialistas, em virtude da necessidade de se guarnecer os navios designados para a divisão que iria operar na Europa.

O *Minas Gerais* fazia parte do Programa de Construção Naval de 1906, o já conhecido Programa Alexandrino. Era o mais poderoso meio em atividade na Marinha brasileira, sendo um dos dois navios brasileiros (o outro era o *São Paulo*) da classe *Dreadnought*. Incorporado em 1908 na Inglaterra, deslocava 21.200 toneladas, totalmente carregado, com uma tripulação de 900 homens.

Possuía 12 canhões de 305mm, 22 canhões de 120mm e oito canhões de 47mm. Dois sargentos ingleses davam instrução sobre o ensino profissional de artilharia, o que era complicado em razão de ainda existir considerável percentagem de marinheiros analfabetos a bordo e a quase total inexistência de praças proficientes em língua inglesa.<sup>28</sup> A rede de incêndio, fundamental para o combate de um provável fogo a bor-

do, que deveria operar com uma pressão de dez quilos, não resistiria a mais de três quilos de pressão. A artilharia de bordo encontrava-se em estado satisfatório, embora não tivesse um sistema de direção de tiro, o que em combate significava que o tiro só seria realizado em local, sem um controle central de coordenação. Embora sendo um meio relativamente novo, com apenas nove anos no serviço ativo da Marinha, o avanço tecnológico provocado pela guerra tornou o *Minas Gerais* um navio obsoleto para formar a linha de batalha, demandando diversas modificações para torná-lo moderno.

O Destróier *Pará* não desempenhou nenhuma comissão em 1918 em razão de se encontrar em reparos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Era um navio adquirido no Programa Alexandrino de 1906, tendo sido incorporado em 1909. Não tinha nenhum poder combativo em virtude de sua situação.

O Destróier *Alagoas*, do mesmo programa, chegou ao Brasil em 1910. Encontravam-se em situação ruim o casco e partes internas, tendo docado duas vezes em 1918 em razão de sua fragilidade estrutural. As máquinas encontravam-se em mau estado, sobretudo as caldeiras com diversos furos em seus tubos.

O Destróier *Matto Grosso*, da mesma classe, chegou ao Brasil também em 1910. Encontrava-se em estado satisfatório, embora as caldeiras precisassem de nova tubulação.

O Destróier *Parahyba* encontrava-se em reparos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro em virtude de ter sido escolhido para compor a divisão naval que iria operar na Europa. Assim, encontrava-se indisponível.

O Destróier *Paraná*, igual ao *Pará*, encontrou-se na maior parte do ano de 1918 em

<sup>27</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório do Comandante da Divisão Naval do Centro para o CEMA*, Anexo ao Relatório do CEMA ao MM, 1918, p.1.

<sup>28</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório do Comandante do Encouraçado Minas Gerais ao CEMA*, Anexo ao Relatório do CEMA ao MM, 1918, p. 4.

## *Navigator 5* – A situação material dos navios de guerra da Armada Nacional ao final de 1917

reparo. Foi designado em julho deste ano para a Divisão Naval do Sul.

O Destróier *Amazonas* foi transferido para a reserva em novembro de 1918 em razão de seu precário estado de conservação.<sup>29</sup>

Assim, na principal área econômica do Brasil, entre a Bahia e São Paulo, a Marinha só possuía um encouraçado e dois destróieres, o *Matto Grosso* e o *Sergipe* (após outubro de 1918), em condições satisfatórias de combate, o que demonstra a fragilidade da defesa naval local.

### DIVISÃO NAVAL DO SUL

A sua área de responsabilidade incluía o limite norte da linha de 45° SE, partindo de Ubatuba até o Arroio Chuí, no Rio Grande do Sul. Seu porto-sede era, na maior parte do tempo, São Francisco do Sul, sendo Santos também utilizado pelo comandante da Divisão.

A Divisão era constituída dos seguintes meios navais:

- Cruzador *Barroso*- capitânia,
- Cruzador *Rio Grande do Sul*,
- Cruzador *Bahia*,
- Destróier *Rio Grande do Norte*,
- Destróier *Sergipe* e
- late *José Bonifácio*.

Essa Divisão recebeu posteriormente o Encouraçado *Floriano*, o Cruzador *República* e o Destróier *Paraná*, os dois primeiros provindos da Divisão Naval do Norte e o terceiro do Centro. Foram desincorporados para compor a divisão que operaria na Europa os cruzadores *Barroso*, *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, além do Destróier *Rio Grande do Norte*. A Divisão era comandada pelo Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin em 31 de dezembro de 1917.

O Cruzador *Barroso* fora construído em 1896 no estaleiro inglês Armstrong Elswick, New-Castle-on-Tyne. Deslocava 3.430 toneladas e possuía um comprimento de 108 metros. Seu armamento era composto de seis canhões de 6 polegadas (152mm) e quatro de 4,7 polegadas (120mm), além de dez de 57mm. Possuía duas máquinas alternativas de tripla expansão, acopladas a dois eixos. Suas quatro caldeiras eram cilíndricas, tendo capacidade de transportar até 700 toneladas de carvão em suas carvoeiras. Foi o primeiro navio da Marinha a ser provido de instalações de radiotelegrafia.

O *Barroso* era um navio que se encontrava em boas condições operacionais. Suas caldeiras funcionavam regularmente e suas máquinas eram confiáveis. Sua tripulação era ordeira e bem-comportada, havendo poucos casos disciplinares, uma vez que os marinheiros nele embarcados eram escolhidos a dedo. Ele era, assim, um navio de grande prestígio na Marinha, reputado como excelente escola de oficiais e marinheiros, sendo denominado de “O Palheta de Ouro” por sua impecável apresentação e pelo rigor, disciplina, ordem e eficiência mantidas a bordo e também por representar o Brasil em diversas viagens ao estrangeiro<sup>30</sup>.

O *Barroso* era um dos melhores navios da Esquadra naquele momento.

O Cruzador *Rio Grande do Sul* fazia parte do Programa Alexandrino de 1906, tendo sido construído no mesmo estaleiro do *Barroso*. Possuía um deslocamento normal de 3.100 toneladas. Seu armamento constava de dez canhões de 4,7 polegadas (120mm) e seis canhões de 47mm. Sua máquina era constituída de cinco turbinas, sendo, junto com o seu irmão *Bahia*, os dois primeiros navios de guerra dotados com tal tipo de pro-

<sup>29</sup> Ordem do Dia 241, de 4 de novembro de 1918, do EMA.

<sup>30</sup> Histórico de Navios. Cruzador *Barroso*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006, p.5.

pulsão, além de dez caldeiras Yarrow, podendo atingir velocidades de projeto de até 26 nós. Seu combustível, como os demais navios da Esquadra, era o carvão.

Desde a chegada desse navio no Brasil, apresentava, como o *Bahia*, problemas crônicos com os tubos das caldeiras e com os condensadores. As avarias eram constantes, fazendo com que o navio perdesse muitas vezes comissões importantes.

É importante mencionar que não se fabricavam tubos de caldeiras e condensadores no Brasil. Assim, se houvesse uma grande avaria na caldeira, teria que se encomendar tubos na Inglaterra ou mesmo nos Estados Unidos da América e aguardar a sua chegada, que poderia demorar até dois anos, uma vez que se lutava uma guerra terrível na Europa. As prioridades de fornecimento de tubos eram para países aliados, situação que só veio a beneficiar o Brasil a partir do ano de 1917. O normal nos navios brasileiros era tamponar os furos nos tubos e continuar a operar as caldeiras e condensadores normalmente. Tal situação provocava um desgaste excessivo no equipamento, diminuindo sua eficiência.

Naquele ano de 1917 um fato inusitado ocorreu. Seu comandante encaminhou comunicação ao CEMA solicitando a sua exoneração do comando devido a “ter passado pela crítica situação de quase perder o navio por ocasião de uma arribada<sup>31</sup> no Porto de Vitória”<sup>32</sup>. O pior é que o seu comandante imediatamente superior concordava com a sua solicitação e aprovara o pedido. Isso tudo era provocado pelo lamentável estado em que se encontravam os condensadores.

O Cruzador *Bahia* era da mesma classe que o *Rio Grande do Sul*, fazendo parte do

Programa Alexandrino de 1906. Apresentava, também, problemas sérios com suas caldeiras e condensadores.

Em novembro de 1917, começaram a aparecer problemas importantes com a tubulação dos condensadores e nos tubos das caldeiras do *Bahia*, iniciando grandes vazamentos<sup>33</sup>. Em dezembro, durante comissão próximo a São Francisco do Sul, o navio simplesmente parou. Imediatamente foi aberto um inquérito pelo comandante para apurar as razões dessa ocorrência. Nas conclusões, verificou-se que a avaria ocorrera em uma das caldeiras por má condução, sendo responsabilizado o foguista encarregado de sua utilização. Foi imputada uma pena inicial de seis meses de prisão para o marinheiro, comutada posteriormente por envolver outros aspectos não verificados na condução das investigações<sup>34</sup>.

Ao fim e ao cabo, os foguistas não poderiam ser responsabilizados simplesmente pelas avarias ocorridas, pois essa situação envolvia outros aspectos além da falta de preparo profissional dos condutores. A Marinha, também, tinha sua parcela de culpa, pois não fornecera condições mínimas para um adestramento razoável de seus foguistas. Ela não conseguia nem arregimentar o número necessário de nacionais para guarnecer os navios, tendo que recorrer a elementos estranhos ao ambiente naval, inclusive estrangeiros, para suprir as deficiências de efetivo.

Os problemas de caldeiras perseguiram duramente o *Bahia*. Já na viagem inaugural da Inglaterra para o Brasil, em 1909, o navio ficara à matroca<sup>35</sup> por dois dias, “atravessado ao mar e balançando fortemente”, apesar de existir um maquinista inglês a bordo conduzindo o equipamento. O navio acabou

<sup>31</sup> Arribada é a entrada de um navio em um porto.

<sup>32</sup> Ofício 24, de 29 de setembro de 1917, do Comandante da Divisão Naval do Sul ao CEMA.

<sup>33</sup> Ofício 69A, de 20 de novembro de 1917, do Comandante do Cruzador *Bahia* para o Comandante da Divisão Naval do Sul.

<sup>34</sup> Acórdão do Supremo Tribunal Militar de 8 de novembro de 1918.

<sup>35</sup> Termo naval que significa sem propulsão, ao sabor do mar.

## *Navegador 5* – A situação material dos navios de guerra da Armada Nacional ao final de 1917

sendo rebocado para Vitória, sob frustração de seu comandante. Muitos oficiais consideraram essa primeira viagem do navio como um “fracasso”<sup>36</sup>.

O Destróier *Rio Grande do Norte* era outro destróier do Programa Alexandrino de 1906, encontrando-se em reparos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, em prontificação para seguir para a Europa compondo a divisão naval brasileira. Assim, encontrava-se indisponível para ação de combate.

O Destróier *Sergipe* do Programa Alexandrino era um navio em boas condições, embora apresentasse pequenas avarias contornáveis.

O late *José Bonifácio*, depois classificado como cruzador, era um navio pequeno com reduzida capacidade de combate. Sua velocidade era limitada a apenas 10 nós, possuindo um armamento modesto de três canhões de 47mm.

Com as incorporações e desincorporações determinadas, na maior parte do ano de 1918, a Divisão só contou com um encouraçado guarda-costas (*Floriano*), um cruzador limitado (*José Bonifácio*) e um destróier (*Sergipe*) até a sua desincorporação, para patrulhar uma área importante na costa brasileira, o que era extremamente preocupante para o EMA.

O ano de 1916, por exemplo, foi certamente o pior em termos de operacionalidade dos meios da Esquadra. Como exemplos, os dois encouraçados, o *Minas Gerais* e o *São Paulo*, assim como os Destróieres *Pará*, *Piahy*, *Rio Grande do Norte*, *Parahyba*, *Sergipe*, *Paraná* e *Santa Catharina*<sup>37</sup> e o Aviso *José Bonifácio* não se movimentaram de seus atracadouros. Dos dez destróieres da classe, sete não se movimentaram. Isso significava

falta de adestramento e desestímulo para as tripulações que se viam relegadas a fortalezas flutuantes. Dois anos depois, já em final de 1918, o Ministro Gomes Pereira dizia que a Esquadra não correspondia às necessidades de defesa do nosso litoral, criticando o que chamou de “arrancos subordinados à política e às idéias dominantes na ocasião”<sup>38</sup> numa clara alusão ao centralismo de Alexandrino na escolha de uma arquitetura de força naval brasileira que não estava atendendo aos anseios nacionais.

### OUTROS MEIOS DA MARINHA

O Navio Mineiro *Carlos Gomes*, os Avisos Mineiros *Tenente Maria do Couto* e *Jaguarão*, a Torpedeira *Goyaz*, a Vedeta *Grumete Joviniano* eram meios ligados à Defesa Minada do Porto do Rio de Janeiro, como proteção a esse porto. Tinham limitada capacidade de combate.

A Flotilha de Submersíveis era composta dos Submarinos *F-1*, *F-3* e *F-5*, construídos na Itália, sendo navios costeiros, com baixa capacidade de combate, todos os três apresentando problemas graves do casco. O Tênder *Ceará* era o navio de apoio aos submersíveis e funcionava como apoio logístico móvel, embora apresentasse deficiências sérias no seu desempenho. Pouco ou nenhum serviço prestaram esses navios à guerra, ficando na Baía de Guanabara, incorporados à Divisão Naval do Centro.<sup>39</sup>

A Flotilha do Mato Grosso estava localizada em Ladário, próximo a Corumbá. Era composta do Monitor *Pernambuco* e pelo Aviso *Oyapock*, sendo responsável pela patrulha fluvial no Rio Paraguai, sem nenhuma influência no desenrolar da guerra.

O navio-escola na época era o *Benjamim Constant*, que tinha a tarefa de prestar ser-

<sup>36</sup> BASTOS, Alberto Lemos. *Memórias*. Rio de Janeiro: Arquivo da Marinha, [s.d.], não publicada, p. 2.

<sup>37</sup> O pior de tudo é que quatro desses destróieres comporiam a divisão que viajaria para a Europa para operar com os ingleses na Grande Guerra. Fonte: *Relatório do MM ao PR em 1917*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, p. 34.

<sup>38</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório do MM ao Vice-Presidente da República*. V.1. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, maio de 1919, p. 37.

<sup>39</sup> GAMA, op. cit., p. 42.

viços de instrução para guardas-marinha e aspirantes da Escola Naval, assim como para inferiores que se preparavam na Escola de Suboficiais Marinheiros. Não possuía poder de combate.

Dessa maneira, pode-se perceber a debilidade dos navios da Armada Nacional e o número inferior de unidades de combate para a defesa da costa brasileira. Navios obsoletos e mal preparados, esse era o universo que confrontava Alexandrino.

### ARSENAL DE MARINHA DO RIO DE JANEIRO E O SETOR LOGÍSTICO

Era o principal órgão de construção e reparos navais da Marinha, no entanto apresentava grandes limitações para apoiar os navios da Esquadra. Suas oficinas eram antiquadas, seus equipamentos obsoletos e sua mão-de-obra aquém do que se desejava.

O Arsenal era dirigido por um inspetor almirante e organizado em diretorias, a saber: de Máquinas, de Obras Hidráulicas, de Eletricidade e de Construções Navais, além de um dique flutuante, o *Afonso Pena*, todas dirigidas por oficiais superiores dos postos de capitão-de-mar-e-guerra e capitão-de-fragata.

Na questão logística, a Marinha era totalmente dependente do suprimento vindo do exterior, especialmente da Inglaterra. Não existia estaleiro adequado, nem fábricas de munição ou de motores. O combustível era o carvão, no entanto não existia no Brasil o carvão de boa qualidade, tipo *Cardiff*, o que fazia necessário a importação desse produto que, diga-se de passagem, encontrava-se sob o controle da Inglaterra, a qual, em razão da guerra, mantinha estoques estratégicos mínimos de modo a atender à sua própria esquadra. A economia desse tipo de combustível tornou-se evidente, diminuindo as movimentações dos navios para patrulhas na cos-

ta brasileira. Além disso, quando disponível para fornecimento, o preço era bem mais alto do que antes do conflito. Antes da guerra, o Brasil comprava a tonelada do carvão *Cardiff* a Rs 27\$000 e, em 1917, o preço chegou a Rs 158\$000, um aumento de mais de cinco vezes o seu preço original.<sup>40</sup>

A munição para o combate também foi racionada, pois não existiam fábricas que necessassem o necessário para a Marinha. O Exército possuía uma fábrica de pólvora, no entanto era tão limitada que muitas vezes não conseguia satisfazer o próprio Exército.

Tudo, enfim, era importado e dependente dos ventos políticos e militares na Europa, onde se desenrolava uma luta de vida ou morte entre os aliados e a Alemanha.

### UMA ARMADA DEBILITADA E DESPREPARADA

Em 1917, a Armada Nacional encontrava-se em condições materiais muito degradadas. De todos os navios que compunham as três divisões navais, apenas meia dúzia podia combater com alguma eficiência em caso de necessidade. Uma das vantagens do domínio do mar pelos britânicos era a impossibilidade dos navios de superfície germânicos se fazerem ao mar impunemente. Esse fato por si só foi reconfortante para a Marinha brasileira, que não se viu contestada em suas costas.

Dentre as principais deficiências apontadas podem ser citadas as seguintes:

a) atraso industrial do País, o que motivava uma dependência externa considerável, principalmente da Grã-Bretanha, fornecedora principal dos navios que compunham a Esquadra nacional;

b) obsolescência dos principais navios motivada pelo desenvolvimento tecnológico advindo da própria guerra sendo travada na Europa. Os navios mais modernos na Arma-

<sup>40</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório do Ministro da Marinha ao Presidente da República*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1917, p. 8.

## *Navigator 5* – A situação material dos navios de guerra da Armada Nacional ao final de 1917

da eram impotentes para enfrentar os navios germânicos;

c) falta generalizada de especialistas na Armada, principalmente no serviço de máquinas, o que provocou uma atitude extrema da Alta Administração de se contratar foguistas estrangeiros para o guarnecimento dos navios;

d) despreparo e desconhecimento do pessoal embarcado com os manuais de bordo, com muitos marinheiros ainda analfabetos incapazes de se aperfeiçoarem tecnicamente. Muito poucos conseguiam ler os manuais em língua inglesa;

e) falta crônica de carvão e de munição, o que diminuía as patrulhas no mar territorial brasileiro; e

f) problemas crônicos com as caldeiras e condensadores de bordo dos navios do Programa Alexandrino, o que diminuía dras-

ticamente a eficiência desses vasos de guerra. A confiabilidade desses navios era bem reduzida.

Essas são as principais deficiências apontadas nos navios da Armada nacional ao final de 1917. Essa situação iria se prolongar ainda no ano de 1918, quando o Brasil decidiu enviar uma divisão naval para operar na Europa juntamente com os ingleses. Os problemas que atingiram essa pequena força naval brasileira, afastada do território nacional, foram motivados por essa situação de despreparo generalizado.

A odisséia por que passou a Divisão Naval em Operações de Guerra nas costas africanas foi uma das páginas mais gloriosas e dramáticas da Marinha do Brasil, que merecem ser contadas para que as futuras gerações de marinheiros brasileiros compreendam o sacrifício por que passaram seus antecessores.