

Da Grande Guerra à Ilha Grande: a derradeira tentativa, no pós-guerra, de levar o Novo Arsenal de Marinha para fora da Guanabara*

From the Great War to the Ilha Grande: the last post-war attempt to take away the new Navy Yard from the Guanabara Bay

Fernando Ribas De Martini

Mestre em História Social pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH) da Universidade de São Paulo (USP), doutorando em História Econômica pela mesma universidade. Pesquisador de História das Ciências, com ênfase em temas navais e militares.

RESUMO

Na primeira década do século XX, o Brasil renovou sua Esquadra com modernos navios de guerra. Falhou, porém, em modernizar as então precárias instalações do antigo Arsenal de Marinha, cujas oficinas tanto se espremiavam na região central do Rio de Janeiro quanto se dispersavam caoticamente pela Baía de Guanabara. A Marinha se dividia entre os defensores da construção de novas instalações na Ilha das Cobras, vizinha às principais oficinas do antigo arsenal, e os que advogavam uma grandiosa estrutura industrial e militar a ser construída na Baía da Ilha Grande, longe da capital. Este artigo trata da disputa entre essas correntes, das decisões, ações e reações de cada lado, antes, durante e após a Primeira Guerra Mundial. Em especial, analisa a última tentativa dos defensores da Baía da Ilha Grande, no pós-guerra, que chegaram perto de conseguir seus objetivos antes de malograrem ao final de 1922.

PALAVRAS-CHAVE: Arsenal de Marinha, Baía da Ilha Grande, Industrialização

ABSTRACT

Brazil renewed its fleet with modern warships in the first decade of the 20th Century. However, the country failed to modernize the precarious facilities of the ancient Navy Yard, whose workshops were squeezed in the central area of Rio de Janeiro and also dispersed in chaos throughout Baía de Guanabara (Guanabara Bay). The Navy was divided between the advocates of new facilities to be built on Ilha das Cobras (Cobras Island), near the main workshops of the old Yard, and the supporters of a big industrial and military structure to be erected at Baía da Ilha Grande (Ilha Grande Bay), far from the Federal Capital. This article addresses their dispute, decisions, actions and counter-actions, before, during and after the First World War. It's main subject is the last attempt from the advocates of Baía da Ilha Grande, made after the war, which came closer to succeed before failing at the end of 1922.

KEYWORDS: Navy Yard, Ilha Grande Bay, Industrialization

* Artigo recebido em 23 de abril de 2017 e aprovado para publicação em 1º de setembro de 2017.



INTRODUÇÃO

Em outubro de 1910, aportava no Rio de Janeiro o Encouraçado *São Paulo*, juntando-se ao líder de sua classe, o *Minas Gerais*, que em abril daquele ano foi vivamente festejado em sua chegada à então capital da República. Completava-se assim o núcleo formado pelos dois moderníssimos navios, tipo *Dreadnought*, da nova Esquadra encomendada quatro anos antes a estaleiros ingleses, composta também de dois cruzadores leves (*scouts*) e dez contratorpedeiros (*destroyers*). Mas foi somente em 7 de setembro de 1922 – significativamente o Centenário da Independência do Brasil – que um decreto presidencial instituiu a criação de um novo conjunto de base naval e arsenal, denominado então como “Porto Militar”, que visava proporcionar à Marinha e ao País mais independência na manutenção e atualização daquela frota que, tecnologicamente, estava muito acima das capacidades industriais brasileiras do início do século XX. Vale lembrar que mesmo encouraçados de geração anterior, o *Riachuelo* e o *Aquidabã*, construídos na década de 1880 em estaleiros britânicos, já precisavam ser mandados ao exterior para manutenções pesadas e modernizações complexas. Já para os dois encouraçados da chamada “Esquadra de 1910”, a situação era ainda mais grave: a Marinha não possuía nem mesmo um dique seco de porte adequado (os existentes só podiam atender aos navios mais antigos e aos cruzadores e contratorpedeiros da nova Esquadra), sendo adquirido um dique flutuante para docá-los¹.

O Porto Militar instituído pelo Decreto 15.672 seria construído na região da Baía da Ilha Grande, perto de Angra dos Reis, cerca de 150km ao sul da Capital Federal, Rio de Janeiro. Vislumbrava-se um grandioso complexo industrial e militar, incluindo estaleiro para construção de navios (não só de guerra) e uma avançada usina siderúrgica, que produziria aço com o emprego de fornos elétricos, e cujos produtos também atenderiam às demandas ferroviárias do País, entre outras. O empreendimento era anunciado como uma “Kiel da América do Sul”, alusão às grandes instalações de construção

naval e apoio a navios de guerra que, entre os últimos anos do século XIX e a Primeira Guerra Mundial, permitiram que a Marinha Imperial alemã se tornasse uma competidora digna de respeito da Marinha Real britânica. Como a demonstrar toda a ambição do programa, o decreto declarou de utilidade pública tanto a área necessária às futuras instalações quanto as quedas d’água adjacentes, prevendo-se o seu aproveitamento para gerar eletricidade a todo o complexo².

Esses dois parágrafos acima, que introduzem o leitor a duas questões-chave do reaparelhamento naval brasileiro do início do século XX – o início da operação da nova Esquadra e a falta de meios adequados para seu apoio –, englobam um período de 12 anos, de 1910 a 1922, quatro deles (bem no meio do período) marcados pela Primeira Guerra Mundial. E abrangem uma série de idas e vindas de iniciativas para a construção de uma nova base e arsenal compatíveis com a moderna Esquadra adquirida, com disputas, ações e reações de duas correntes da Marinha que se digladiavam sobre o local mais adequado à sua instalação: se dentro da Baía de Guanabara ou na Baía da Ilha Grande. Como veremos neste artigo, o grande conflito mundial de 1914-1918 também exerceu considerável influência nessas marchas e contramarchas, ao atrasar os trabalhos da iniciativa de uma das correntes em disputa, que seria a instalação do novo arsenal dentro da Baía de Guanabara, na Ilha das Cobras (vizinha às principais oficinas do antigo). Ao mesmo tempo, as experiências vividas na economia e na política durante o conflito forneceram importantes argumentos à corrente que defendia o Porto Militar na Baía da Ilha Grande, no pós-guerra, como também veremos.

Esse período de longos 12 anos, porém, não aponta para uma história com “final feliz” quanto à efetiva construção das novas instalações: antes do final de 1922, o projeto da base, arsenal e usina siderúrgica na Baía da Ilha Grande foi abortado, da mesma forma que não se concretizaram propostas anteriores. Ainda assim, toda a discussão trazida pelos efeitos da Primeira Guerra Mundial, e a própria oficialização dessa iniciativa em decreto, destacam o projeto de

1922 frente aos demais. E por isso, o objetivo deste artigo é analisar essas malogradas tentativas das primeiras décadas do século XX de mudar a localização da principal base e arsenal da Marinha para fora da Baía de Guanabara, com especial ênfase à de 1922, capitaneada pela gestão (1921-22) do Ministro da Marinha Veiga Miranda, contrapondo-se às administrações do Almirante Alexandrino, partidário de manter o arsenal na Guanabara. Essa análise inclui os impactos do conflito mundial nas idas e vindas do novo Porto Militar, evidenciando também contradições e tensões políticas e econômicas da Primeira República (1889-1930) exacerbadas pelas consequências do próprio conflito.

O artigo é dividido em seis seções. A esta introdução (primeira seção), segue-se breve narrativa sobre a evolução do Poder Naval do Brasil no século XIX, vista sob o prisma da tecnologia dos navios e das questões industriais e estratégicas ligadas à construção naval militar. O recuo busca situar essas questões na raiz das polêmicas sobre a nova Esquadra e o Porto Militar, na primeira década do século XX, que são o tema da seção três. Polêmicas que chegaram ao tempo da administração de Veiga Miranda, personagem cuja trajetória antes de assumir a pasta ilustra boa parte das contradições do período. Os ásperos debates sobre a industrialização do qual participou, durante e após a Grande Guerra, estão entre os assuntos da seção quatro. A parte cinco enquadra a proposta do novo “Porto Militar” no contexto desse debate econômico e político tornado ainda mais evidente no primeiro período presidencial no pós-guerra, o de Epitácio Pessoa (1919-1922), no qual Veiga Miranda foi um dos ministros da Marinha. Uma presidência que a historiografia em geral considera fundamentalmente contrária a proteger a indústria ou a vê-la como caminho para resolver as questões econômicas da época³, mas que trazia nuances que buscaremos mostrar aqui, entre o ataque à indústria leve voltada à substituição de importações e uma defesa da indústria pesada, relacionada à siderurgia e à construção naval. As considerações sobre essas contradições exacerbadas pelo conflito mundial, e

que se relacionam ao malogrado decreto de 7 de setembro de 1922, são o tema da sexta seção do artigo, a conclusão.

O VELHO ARSENAL E A CONSTRUÇÃO DO PODER NAVAL BRASILEIRO NO SÉCULO XIX

A construção de Poderes Navais de credibilidade tornou-se, na virada do século XIX para o XX, credora do acelerado desenvolvimento tecnológico e industrial das grandes potências navais e industriais. Até meados do século XIX, um país com pretensões de dispor de um Poder Naval de credibilidade poderia construí-lo utilizando-se de técnicas relativamente pouco sofisticadas, desenvolvidas de forma gradativa em séculos anteriores, desde que investisse na instalação de arsenais de construção e reparo naval. O emprego desses estabelecimentos, que hoje são vistos como protótipos de organizações industriais, assim como a disponibilidade de saídas para o mar, além da existência de recursos humanos e materiais adequados (grosso modo, mão de obra, arquitetos navais e acesso a estoques de madeira), em geral bastavam para viabilizar potências marítimas regionais e globais desde o século XVI. Foi o caso do Brasil, antes mesmo de ser uma nação. No Período Colonial, Portugal instalou aqui alguns arsenais para construir e manter belonaves, o mais importante deles em Salvador. Já no Império, sobressaiu-se o do Rio de Janeiro, chamado Arsenal de Marinha da Corte, localizado num espaço restrito pelo morro do Mosteiro de São Bento e as águas da Guanabara, no centro da cidade. Esse arsenal, que chegou a construir um galeão ainda no século XVIII, retomou as atividades em 1822, reconstruindo para as lutas da Independência alguns navios abandonados pelos portugueses⁴.

Nas décadas seguintes à Independência, o Arsenal de Marinha da Corte se capacitou em manter caldeiras e máquinas dos primeiros navios da Marinha Imperial com propulsão a vapor, adquiridos na Inglaterra e no estaleiro privado Ponta da Areia, em Niterói. Por volta da metade do século, o arsenal sobressaiu-se ao Ponta da Areia na construção de belonaves a vapor, com

cascos de madeira de desenho atualizado e máquinas cada vez mais potentes, atingindo nível tecnológico próximo ao de estaleiros de grandes potências, ao menos em belonaves de porte médio, como corvetas. Com esses meios (importados e construídos aqui), o Império assegurou a supremacia naval na Bacia do Prata em meados do século XIX, atendendo à sua política externa mais ativa, que logo depois culminou na atuação da Marinha na Guerra da Tríplice Aliança/Guerra do Paraguai (1864-1870)⁵.

O conflito trouxe à América do Sul os reflexos do salto qualitativo iniciado pela França e Inglaterra na virada dos anos 1850-60, quando ambos os países começaram a construir os primeiros encouraçados, navios a vapor com proteção blindada, como contraponto ao rápido desenvolvimento da artilharia naval. De importância ainda maior, porém, foi a Guerra de Secessão dos Estados Unidos (1861-1865), ao mostrar que mesmo uma Marinha como a dos Confederados, de poucos recursos técnicos, era capaz de construir às pressas um encouraçado (com casco de madeira revestido de chapas de ferro), ameaçando um bloqueio naval de navios não encouraçados, da União. Mais do que as grandes belonaves europeias, os encouraçados menores empregados pelos dois lados do conflito norte-americano se mostraram, para os almirantes brasileiros, perigosamente próximos das possibilidades dos países da Bacia do Prata, tanto para adquirir quanto operar em ações costeiras e fluviais. Soado o alerta, empreenderam-se esforços em mandar pessoal brasileiro à Europa para estudar a construção de couraçados, de novas máquinas a vapor, encomendar armamentos, maquinário e materiais para construir esses navios no Arsenal, e também adquirir encouraçados de porte modesto na Inglaterra e na França, que garantiram a superioridade naval brasileira no Prata⁶.

Porém, a Revolução Industrial continuava a avançar nas grandes potências. A produção em larga escala de ferro e aço de qualidade permitiu construir navios melhores, com máquinas mais resistentes e potentes. Abriu-se um abismo na tecnologia naval entre países industrializados e não industrializados. A necessidade do Império

investir nesse setor, com a aquisição de novos encouraçados aptos a operar também no oceano (e não só em rios ou próximos à costa), além de outras classes de belonaves mais modernas, já era uma preocupação relatada pela Marinha antes mesmo do fim da Guerra do Paraguai. Nas últimas décadas do século XIX, esse abismo se aprofundou com as tecnologias da Segunda Revolução Industrial. Países não industrializados como o Brasil (ainda que houvesse “ilhas” industriais como o próprio arsenal) passaram a depender cada vez mais da tecnologia das potências industriais, tanto para encomendar quanto manter as novas e caras belonaves, sob o risco de serem ultrapassados por vizinhos. Por aqui, a Argentina crescia economicamente e investia na compra de navios de guerra modernos, visando se confrontar ao Brasil e ao Chile. Este último também se reequipava, contrapondo-se à própria Argentina e ao Peru⁷.

Ainda assim, na década de 1880, a atividade no arsenal brasileiro atingiu uma última fase de desenvolvimento, buscando se capacitar na construção de cascos totalmente metálicos. Mas o custo era alto. Foram vários os pedidos de verbas extras para terminar a principal obra do período, um cruzador que ainda hoje é a belonave de maior deslocamento construída no Brasil: o *Tamandaré*, de mais de 4.500 toneladas. Iniciado em 1884 e lançado ao mar após a Proclamação da República, só passou realmente a operar em 1897, já obsoleto. A construção cara e demorada desestimulou novas obras, sendo o canto de cisne, naquele século, da atividade do estabelecimento, renomeado Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Por essa época, suas instalações estavam no limite para o apoio a navios de guerra modernos, e as manutenções e atualizações mais complexas de grandes belonaves (como os encouraçados *Aquidabã* e *Riachuelo* mencionados na introdução) eram feitas no exterior. As lutas que acompanharam a consolidação da República pioraram essa situação, caso da Revolta da Armada de 1893, na qual o arsenal sofreu bombardeios e teve equipamentos transferidos para oficinas ferroviárias. Essa revolta também marcou o início de uma profunda divisão

entre oficiais da Marinha, ainda que a anistia de 1895 permitisse que ex-revoltosos e legalistas voltassem a trabalhar juntos. Oficiais que se destacaram dos dois lados da revolta alcançaram o topo da hierarquia e sucederam-se na pasta da Marinha nas duas primeiras décadas do século XX. Entre eles, um expoente legalista, Júlio César de Noronha, e um ex-revoltoso, Alexandrino de Alencar. Ambos, assim como outros almirantes solidários às suas linhas de pensamento, discordavam de tal forma que decisões tomadas por um eram geralmente desfeitas por outro. E a questão de um novo arsenal foi um dos principais exemplos⁸.

1904-1906: OS PROGRAMAS PARA UMA NOVA ESQUADRA E A POLÊMICA SOBRE UM NOVO PORTO MILITAR PARA APOIÁ-LA

Dificuldades na economia brasileira, na última década do século XIX, impediram a reposição adequada das perdas da Revolta da Armada. Somava-se a esse quadro a precariedade do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, evidenciando ainda mais a disparidade entre a tecnologia dominada no Brasil e os avanços tecnológicos das grandes potências. Mesmo obras de pequenos encouraçados fluviais do tipo monitor, em construção desde 1890, arrastavam-se nas carreiras do arsenal. Um modesto reequipamento realizado naquela década dependeu basicamente de compras externas e, ainda assim, alguns cruzadores encomendados à Inglaterra foram revendidos antes da incorporação à Marinha, devido à falta de recursos para pagá-los. Os Poderes Navais da Argentina e do Chile já superavam em muito o brasileiro. Somente em meados dos anos de 1900, com a melhoria das contas externas devido ao aumento das receitas de exportação (café e borracha), foi planejado um grande programa naval, visando equipar e até ultrapassar as Esquadras argentina e chilena⁹.

O programa para adquirir uma nova Esquadra, por concorrência entre estaleiros estrangeiros, foi aprovado no Legislativo em 1904, buscando uma Esquadra equilibrada e de porte moderado para ser adquirida e

mantida de forma “proporcionada à renda pública”. Seriam três encouraçados e três cruzadores blindados, armados com baterias principais de canhões de dez polegadas, complementados por seis contratorpedeiros e 12 torpedeiros, também de pouco deslocamento. Ainda que a construção das belonaves maiores só fosse possível fora do Brasil, houve preocupação em modernizar o apoio local a essa futura Esquadra, assim como preparar uma retomada da construção naval, pontos defendidos na gestão (1903-1906) do já mencionado Almirante Julio César de Noronha. O estaleiro britânico Armstrong (Sir W. G. Armstrong, Whitworth and Co.) venceu a concorrência dos navios, e planejava-se um contrato para construir um novo arsenal e Porto Militar na região da Baía da Ilha Grande. Seria um investimento externo (e não uma compra como os navios), amortizável num regime de concessão, com garantia de juros de 5% sobre o capital e amortização de 5% ao ano, passando-se as instalações à Marinha no final (a estabelecer) da concessão. O contrato para as belonaves foi assinado, mas o da base e arsenal ficou pendente. Noronha insistiu para que o governo contratasse logo as obras, elencando razões estratégicas para um Porto Militar fora da Baía de Guanabara, onde estava a capital do País. O ministro destacava que Argentina e Chile já haviam instalado seus portos militares fora das áreas de suas capitais¹⁰.

Parte da explicação desta pendência era o fato de uma comissão ainda avaliar, na Baía da Ilha Grande, a enseada mais adequada à base: Ribeira ou Jacuacanga. Mas também havia forte oposição às especificações dos navios e à ideia de sair da Guanabara, tendo à frente o Almirante e Senador Alexandrino de Alencar, que atacava as decisões de seu rival dos tempos da Revolta da Armada. Amparado em interesses de estaleiros britânicos (e o Armstrong já perguntara à Marinha se era mesmo obrigado a construir o arsenal), Alexandrino acenava com encouraçados maiores, caso chegasse a ministro. Outra adversidade foi o naufrágio do *Aquidabã* na Baía da Ilha Grande, em janeiro de 1906, vitimando parte da comissão nele embarcada, cujo parecer favorável a Jacuacanga só veio ao final da gestão Noronha¹¹.

Alexandrino, ao suceder Noronha em 1906, começou a mudar os planos do antecessor, e os primeiros alvos foram os encouraçados já em construção. Alexandrino logrou modificá-los para o novo tipo *Dreadnought*, que estreava na frota inglesa: maior, mais veloz que seus antecessores, e dotado de múltiplas torres de canhões pesados, padronizados em 12 polegadas. Por um lado, a encomenda desses navios de novo tipo se mostrou uma decisão acertada numa visão estratégica mais global. Afinal, os *Dreadnoughts* se tornavam objetos de desejo das principais Marinhãs do mundo e de países interessados em ampliar sua projeção de poder, e instituíram um novo padrão de navio capital, que rapidamente se disseminou nas carreiras de construção das potências navais. Por outro, representavam um enorme salto no âmbito regional, muito acima do necessário para se equiparar à Argentina e Chile, instituindo assim uma corrida naval regional quando esses países reagiram às encomendas do Brasil. O fato é que, ao menos naquele momento, os encouraçados brasileiros se mostravam até melhor armados que o *Dreadnought* e seus imediatos sucessores na Marinha britânica. Representavam a aplicação de uma política de prestígio que, segundo o teórico Hans Morgenthau, da vertente realista da área de relações internacionais, tem o propósito de “convencer outras nações do poder que seu país realmente possui – ou que ele acredita (ou deseja) que as demais nações suponham que ele detém”¹².

O estaleiro Armstrong, também interessado no prestígio e valor dos navios mais poderosos e caros, rapidamente refez os projetos dos navios encomendados por Noronha para o novo tipo *Dreadnought* e reiniciou as obras dos dois primeiros, o *Minas Gerais* e o *São Paulo*. A construção de um terceiro seria iniciada mais tarde, visando incorporar ainda mais avanços e ser mais poderoso (aguardando-se a reação de Argentina e Chile ao reequipamento brasileiro para especificá-lo de modo a superar os navios que esses países eventualmente encomendassem). Este seria o *Rio de Janeiro*, encomendado alguns anos depois. Como a demonstrar que o prestígio em exibir poder

era tão ou mais importante que o Poder Militar real, o terceiro encouraçado seria o de maior comprimento do mundo até então, com o maior número de torres (as sete que possuía nunca foram superadas por qualquer outro, ainda que fossem de canhões de 12 polegadas, já então inferiores aos de outros navios em construção). Seu enorme espaço interior foi aproveitado para dar conforto sem igual aos oficiais e praças, projetando-se grandes compartimentos que, na visão de integrantes da Marinha britânica, prejudicariam sua capacidade de sobrevivência em combates reais. Às vésperas do conflito mundial, quando foi incorporado à Marinha Real com o nome *Agincourt*, por ter o Brasil cancelado sua aquisição (chegou a ser revendido pelos ingleses à Turquia, mas não entregue devido ao início da guerra), sua suntuosidade interna lhe redeu o apelido de “*Gin Palace*”¹³.

Mas voltemos ao tempo da encomenda de 1906: compensando a mudança de projeto que encareceria os encouraçados, o Ministro Alexandrino mudou as especificações dos cruzadores do plano anterior, pesados, para cruzadores ligeiros e mais baratos. Já sobre uma nova base e meios de apoio, ele sabia ser ponto pacífico, na Marinha, que o velho arsenal não mais servia para manter os novos navios de guerra, faltando especialmente um grande dique de reparos. Porém, ao invés de instalações de grande porte a serem construídas rapidamente com investimento por estaleiro estrangeiro, para uso sob concessão, Alexandrino pretendia instalações mais modestas, como a demonstrar que, para a infraestrutura de apoio, a prioridade era bem menor que para os navios em si: basicamente o arsenal seria realocado dentro da própria Baía de Guanabara, no caso, para a Ilha das Cobras, vizinha ao antigo. A ilha, de limitado espaço disponível, precisaria sofrer aterramentos e desmontes do relevo para instalação de oficinas e um grande dique. O contrato das obras foi autorizado pelo Congresso, e assinado junto a uma empreiteira francesa, com pagamentos pelo Tesouro e pelo orçamento da pasta. Mas tudo isso andou muito devagar: as obras mal se iniciavam quando chegava ao país a Esquadra de 1910, com

seus dois modernos *Dreadnoughts* (o terceiro, do qual falamos acima, ainda estava sendo encomendado), dois cruzadores e dez contratorpedeiros, alvoroçando algumas potências navais em meio a rumores de que seriam encomendas de fachada para repasse a suas rivais. Modernidade que logo foi sobrepujada pela própria corrida naval pré-guerra, que viu surgir os *Super Dreadnoughts*. Argentina e Chile, por seu lado, encomendaram navios mais poderosos que os brasileiros, enquanto a ainda nova Esquadra de 1910 se desgastava pela manutenção deficiente ainda feita pelo velho arsenal.¹⁴

O início das obras na Ilha das Cobras não significou o fim das disputas por um novo Porto Militar, de maior capacidade que o arsenal pretendido pelo Ministro Alexandrino. Este, ao longo dos anos 1910-20, ainda assumiu por duas vezes a pasta, sendo precedido e sucedido por almirantes que discordavam de sua decisão pela base na Guanabara. Joaquim Marques Baptista de Leão, no início da década de 1910, buscou aprimorar a proposta de Noronha: construção do Porto Militar em três anos por investimento estrangeiro, com garantia de juros anuais de 4% ao longo de 25 anos sobre o capital despendido e 50 anos de concessão. Em 1911, Marques de Leão dirigiu ao Congresso mensagem pedindo autorização para os trabalhos preliminares de sua construção. Entre os argumentos, estavam as vantagens para o Estado da contratação nas bases mencionadas acima, que representariam ao Tesouro um desembolso não superior ao que a Argentina havia destinado apenas para ampliar seu Porto Militar já existente. Previa-se também a alienação de “próprios nacionais desnecessários, ou que se tornem desnecessários ao Ministério da Marinha, aplicando as quantias disso provenientes na amortização das obras de defesa” e outras despesas como a de instalação de oficinas. Também afirmou ao Congresso que esse projeto já havia atraído empresas estrangeiras interessadas. O tempo continuou passando sem uma definição, ainda que seu sucessor Manuel Ignacio Belfort Vieira, também partidário de um Porto Militar distante da Capital Federal, em 1913 acrescentava o argumento da pressão para

expandir o porto comercial do Rio de Janeiro, que reivindicava áreas militares na Guanabara. Os valores já gastos na Ilha das Cobras recomendavam não parar suas obras, mas Vieira pretendia retomar logo as gestões para o novo Porto Militar. A volta de Alexandrino ao ministério frustrou essas iniciativas, mas não necessariamente acelerou as obras dentro da Baía de Guanabara: o tempo passou, as verbas secaram, os trabalhos se arrastaram e finalmente pararam devido ao início da Primeira Guerra Mundial, que obrigou a companhia francesa a rescindir o contrato. Abandonou-se na Ilha das Cobras um “mundo de ferro-velho (...), uma balbúrdia monótona com o aspecto triste de coisas abandonadas”, nas memórias do engenheiro naval Júlio Regis Bittencourt, então um capitão-tenente e que décadas depois seria o almirante responsável pela construção de diversos navios no local, quando finalmente avançaram suas obras¹⁵. Mas esta já é outra história. É hora de analisarmos mais efeitos do conflito mundial.

A GRANDE GUERRA E SEUS EFEITOS PARA O ARSENAL E O PENSAMENTO ECONÔMICO DA ELITE BRASILEIRA SOBRE A INDÚSTRIA

Ao final do mandato de Wenceslau Brás (1914-1918), Alexandrino deixou a pasta, mantendo-se parados os trabalhos na Ilha das Cobras. A situação assim prosseguiu em boa parte do quadriênio de Epitácio Pessoa (1919- 1922) que, no último trimestre de 1921, chamou Veiga Miranda ao Ministério da Marinha (Epitácio destoa de antecessores por retomar a tradição do Império de ministros civis nas pastas militares). Vale a pena conhecer o perfil deste político antes de abordar sua tentativa para estabelecer o Porto Militar na Baía da Ilha Grande, pois sua trajetória e ações refletem boa parte dos conflitos e contradições no pensamento político e econômico brasileiro da época, exacerbadas com a guerra mundial, e que consideramos estar nas raízes das idas e vindas do novo Porto Militar.

João Pedro da Veiga Miranda (nascido em 1881 em Campanha/MG e falecido em Ribeirão Preto/SP em 1936), formado enge-

nheiro civil em 1904, foi professor, jornalista, escritor, cafeicultor, vereador, prefeito, deputado estadual, federal e ministro. O passado de jornalista e a importância dada à atividade ficam evidenciados em várias passagens de seu livro *Quatorze mezes na Pasta da Marinha*, publicado em 1923, quando destaca sua atuação no ministério utilizando à profusão excertos da imprensa, no intuito de responder críticas e destacar elogios. As atividades de engenheiro e cafeicultor são mencionadas em seus discursos quando deputado por São Paulo na Câmara Federal, entre 1918 e 1921, quando aborda importantes temas econômicos da época. Entre eles estavam os elevados custos de construção das estradas de ferro, implicando altos fretes. Miranda explicitava sua preferência por investimentos em rodovias, mais baratas, num contexto em que interesses rodoviários norte-americanos e ferroviários britânicos disputavam o mercado brasileiro, nos anos de 1910-20¹⁶. Mas o assunto em que o político se envolveu como protagonista foi o debate sobre o preço elevado dos sacos nacionais de transporte de grãos, cuja baixa qualidade levava a grandes perdas durante o transporte, fato que afetava a ele mesmo, um “modesto fazendeiro do Estado de São Paulo” que sofrera numa remessa recente de cinco vagões de café, uma “quebra de peso de trezentos quilos”. Em seus discursos, Miranda se alinhava a outros deputados que representavam uma importante corrente do pensamento liberal da época, a qual atacava a proteção dada a certas indústrias, e que se intensificou durante a Primeira Guerra Mundial. Um dos principais argumentos era que a sacaria, antes do conflito, era em boa parte importada, e podia ser reutilizada por até três safras. Já a nacional, cara e de baixa qualidade, se estragava logo na primeira viagem, prejudicando os cafeicultores¹⁷.

Eram problemas que afetavam o setor agrícola de exportação, base da economia da Primeira República. Questões que moldavam a visão de uma corrente do pensamento liberal que, nas décadas seguintes, teve como grande expoente Eugênio Gudin. Este era herdeiro, como Miranda, de uma tradição contrária ao protecionismo à indústria já evidenciada no final do século XIX

pela figura de Joaquim Murinho. Todos eles fortes críticos do que consideravam uma “indústria do desleixo, da incapacidade e da improdutividade (...) protegida contra a concorrência estrangeira por uma barreira aduaneira intransponível”¹⁸.

Na Câmara, Miranda protagonizou uma emenda ao Projeto 260, que orçava a receita para 1920, modificando tarifas de importação de linho, juta, cânhamo e “sacos de grossaria, (...) artigo de consumo imprescindível por toda a população rural, artigo que direta ou indiretamente é sempre o trabalhador agrário quem paga”. O objetivo da emenda era onerar a importação dessa matéria-prima, com a qual lucravam apenas os países vendedores e a indústria brasileira de sacaria, considerada ineficiente, e desonerar a importação de sacos produzidos a custos menores no exterior. Em seus discursos, Miranda defendia que a verdadeira riqueza do Brasil provinha do solo, e que “mal-entendido progresso é aquele que, com o sacrifício das fontes espontâneas da riqueza nacional, faz empenho de alimentar indústrias exóticas, agasalhando-as sob a estufa do protecionismo”. Miranda se destacava como crítico das indústrias tidas como “artificiais”, que importavam matérias-primas, sendo um aliado importante do Governo Epitácio Pessoa, que o historiador Edgard Carone considerou “antiprotecionista e contrário a qualquer ajuda governamental à produção”¹⁹.

Até aqui, temos um deputado protagonista de ataques à indústria, ou melhor, a um tipo de indústria, tal qual boa parte de seus pares e da elite política da época. Porém, mencionamos que esse era um período de contradições. Pouco tempo depois, quando à frente do Ministério da Marinha, Miranda passou a defender veementemente um outro ramo industrial.

NO PÓS-GUERRA, GANHA FORÇA A IDEIA DE UMA ‘KIEL DA AMÉRICA DO SUL’ NA BAÍA DA ILHA GRANDE

O empenho de Veiga Miranda em favor da política de Epitácio Pessoa provavelmente lhe valeu o convite para ser ministro da Marinha. Após assumir o Ministério, Veiga

Miranda passou a advogar que a verdadeira solução para os problemas de manutenção e renovação da Esquadra seria a retomada da proposta do Porto Militar na Baía da Ilha Grande, com instalações modernas e distantes das vulnerabilidades estratégicas da Capital Federal frente ao bloqueio de uma Esquadra inimiga. E colocou entre seus argumentos um tema que já aparecia com força no debate nacional, a siderurgia: uma grande usina siderúrgica seria incorporada ao complexo. Mas começemos por outro argumento, ligado à efervescência social e política da época, marcada pelas primeiras grandes greves operárias. Miranda criticava a decisão do ex-Ministro Alexandrino por não retirar o arsenal da Guanabara, onde problemas de deterioração das condições de vida dos operários (o que incluía a mão de obra do arsenal) eram ingredientes de agitação política e convulsão social na capital. A solução, para o novo ministro, seria “dar-lhes oficinas conforme todas as prescrições higiênicas”, além de “moradias em idênticas condições”, o que seria possível na região da Baía da Ilha Grande, com espaço para uma “ampla vila operária”, onde cada habitação seria “uma pequena chácara”, proporcionando aos seus moradores viverem com “satisfação, conforto, saúde e alegria”. O Porto Militar seria “saudado pelo operariado inteligente como uma verdadeira Canaan”, tornando-se uma “altíssima providência de alcance social”²⁰.

A essas vantagens, somava-se a de afastar oficiais e marinheiros do contato com a “efervescência partidária” e “das discussões das esquinas e das correntes dos boatos tendenciosos”. Não é preciso relembrar a Revolta da Armada de 1893 para entender a menção aos perigos no seio da corporação militar, pois durante a própria gestão de Miranda rebentou a Revolta Tenentista de 1922, na qual navios da Marinha confrontaram o Forte de Copacabana. Assim, propunha-se uma solução para aplacar espíritos revoltosos tanto na base da sociedade (operários e marinheiros) quanto nos extratos mais elevados (oficiais subalternos e superiores). Ainda no aspecto militar, vale ressaltar os argumentos estratégicos: uma base separada da Capital Federal solucionaria o problema de coincidirem as feições comer-

cial e militar da Baía de Guanabara, por ele consideradas irreconciliáveis, por servirem juntas como um só foco de eventual ataque por Esquadra adversária. A localização da nova base num ponto entre Rio de Janeiro e Santos (principais portos comerciais do País) serviria melhor à defesa de ambas as praças e facilitaria a saída da Esquadra ao mar, para o combate, evitando ser bloqueada em sua própria capital²¹.

Partindo das questões sociais e estratégicas para adentrar ainda mais nas econômicas e industriais, Veiga Miranda destaca editorial do jornal *O Paiz*, de 20 de maio de 1922, cujos tom e linguagem são praticamente idênticos aos que utilizava, sendo opinião deste autor que, provavelmente, o próprio ministro o tenha escrito:

Sob o ponto de vista econômico, a construção do Porto Militar, tal qual está delineada, com o aparelhamento do arsenal e desenvolvimento da indústria siderúrgica, representa a emancipação completa da nossa Marinha, que dentro em pouco tempo poderá estar inteiramente livre dos mercados estrangeiros e (...) será uma fonte de renda para o Estado, construindo durante a paz maquinismos e trilhos para as estradas de ferro e o mais que a indústria siderúrgica pode produzir.²²

Miranda também cita discurso do Deputado Cincinato Braga sobre o tipo de usina siderúrgica (baseada em fornos elétricos) que seria instalada na Região, valendo acrescentar que o local preferido passou a ser a enseada da Ribeira e não mais a vizinha Jacuacanga, por se prestar melhor à instalação de um complexo ampliado pela siderurgia. A grandiosidade do empreendimento é comparada a Kiel, na Alemanha (complexo já mencionado aqui), e Veiga Miranda reforça a utilidade dual desse misto de Porto Militar, arsenal e indústria.

“Nossos altos fornos elétricos ficarão situados a menos de seiscentos quilômetros das jazidas de minério, menos da metade da distância que separa as jazidas

do Lago Superior dos fornos de Pittsburgho. (...) O Governo Federal fará, à sua custa, a captação da força motriz hidráulica que existe na Serra do Mar, nas vertentes e contravertentes dos Vales do Paraíba e da Baía de Angra dos Reis. Essa força motriz será fornecida a ínfimo preço a todas as usinas de metalurgia do ferro que quiserem fazer trabalhar altos-fornos elétricos." (...) O grandioso plano do Sr. Cincinato Braga contava com o Arsenal de Marinha para a possibilidade acessória da instalação de um alto-forno elétrico, não escapando à sua visão o panorama imponente do que, na sua frase, será a Kiel da América do Sul. (...) Na região da Ilha Grande será possível obter-se a energia hidroelétrica a preços tão baratos que será ela o principal elemento da redução do minério, entrando o combustível para um consumo mínimo. Esse combustível poderá ser o carvão vegetal, o carvão de pedra nacional ou o próprio carvão de pedra estrangeiro.²³

Quando a tornar essa utópica "Kiel da América do Sul" uma realidade, seriam necessários pesados investimentos e ações políticas. Os primeiros ficariam a cargo de um contratante estrangeiro (mandatário pelo volume de capital necessário e tecnologia envolvida nas instalações) e sua operação seria por arrendamento ao Governo, "pelo prazo de 55 anos", com preço "correspondente ao serviço do empréstimo, isto é, 5-1/2% sobre o capital empregado nas obras e pagos semestralmente." Quanto à parte política, foi assinado o Decreto 15.672, de 7 de setembro de 1922, que estabelecia o Porto Militar e cinco bases navais menores. Não cabe neste texto reproduzir todos os artigos e justificativas do mesmo. Vale destacar que o decreto incluía artigos que mostravam a clara intenção de levar o projeto adiante, ao declararem de utilidade pública as quedas d'água de Bracuí e Airió, necessárias para a instalação das usinas hidroelétricas. E também previam a origem de fundos para cobrir pagamentos que fossem necessários, ao longo do tempo, por meio

da venda de terrenos valiosos pertencentes à Marinha no centro do Rio de Janeiro, onde estava o antigo arsenal.²⁴

As vantagens advogadas por Miranda para o novo Porto Militar não constam apenas do livro que publicou sobre sua gestão na pasta, mas também do relatório completo e oficial das ações realizadas pelas diversas organizações da Marinha em seu período no Ministério, entregue em outubro de 1922. Cabe dizer que diversos trechos do livro repetem textos do relatório, atestando o caráter oficial dos argumentos apresentados na obra e de seu encaminhamento dentro da instituição. No relatório, o ministro também destacou que já havia interessados estrangeiros no empreendimento. Entre eles, uma empresa (cujo nome não revela) que em administração anterior já fizera proposta, e com a qual dizia ser possível negociar condições mais vantajosas que as já oferecidas. Empresas de equipamentos militares e de siderurgia também solicitavam informações sobre o projeto para apresentar propostas.²⁵

Toda essa defesa da "Kiel da América do Sul" parece destoar do pensamento defendido à época por partidários mais fervorosos da corrente liberal, da qual o próprio Veiga Miranda já se mostrara adepto. Porém, combinava com opiniões que já o vimos demonstrar na crítica às indústrias artificiais, que não empregavam recursos do País, ao passo que o complexo do Porto Militar os empregaria: caso do ferro, do potencial de geração de energia hidrelétrica, entre outros, sem falar nas necessidades de gerar empregos e aliviar tensões urbanas. Tudo isso num pacote que garantiria "aos contratantes um vulto de encomendas anuais capazes de permitir o movimento geral e o serviço de amortização do capital empregado", possibilitando alimentar a esperança de que em breve ali se construiriam, "com aço e madeiras nacionais", não só navios para as necessidades brasileiras como para Marinhas de outros países, "podendo transferir-se para a Baía da Ilha Grande uma considerável parte da clientela que hoje aflui para os arsenais da Itália, da França, da Inglaterra ou dos Estados Unidos".²⁶

Esse otimismo, porém, não sobreviveu à mudança de governo, em 15 de novembro

de 1922. O presidente seguinte, Arthur Bernardes (1922-1926), defendia projetos de siderúrgicas em Minas Gerais, e a pedra de toque do Porto Militar, sua usina anexa, tornou-se indesejável. A convite de Bernardes, Alexandrino voltou à pasta da Marinha, freando as gestões para o Porto Militar na Baía da Ilha Grande e dando prosseguimento aos seus próprios planos, na Ilha das Cobras. O processo, porém, foi demorado, e o Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras só iniciaria as atividades de construção naval às vésperas do Estado Novo de 1937.

CONCLUSÃO

A proposta de um Porto Militar e arsenal na Baía da Ilha Grande navegou, nas primeiras décadas do século XX, movida por necessidades de atualização tecnológica na construção e manutenção de Esquadras modernas, frutos da Revolução Industrial. Mas se deparou com o mar agitado das divisões criadas na própria Marinha pela difícil consolidação da República, em meio a suas contradições, e vagou sem destino. Na década de 1920, esse porto encontrou, num cafeicultor liberal que atacava a proteção à indústria “ar-

tificial”, o defensor de sua implantação vinculada a uma indústria pesada e “natural”, de matérias-primas, trabalhadores e energia nacionais. Era uma visão, por um lado, nacionalista em relação a temas de defesa do País, mas que, por outro, não fechava as portas (pelo contrário) à iniciativa privada estrangeira. Ideias aparentemente contraditórias, mas cujas linhas de ação demonstram os desafios de uma época de contestação ao liberalismo da Primeira República, em especial após a Grande Guerra, gerando movimentos pró e contra iniciativas como o Porto Militar e seu complexo siderúrgico.

Significativamente, hoje assistimos à construção de um grande estaleiro de submarinos para a Marinha, incluindo base para a futura frota dessas embarcações (que poderá contar com um submarino nuclear, em desenvolvimento) em região próxima à Baía da Ilha Grande: Itaguaí. Visto sob a luz da história contada aqui, o novo empreendimento pode representar a concretização de sonhos e planos do Porto Militar fora do Rio de Janeiro, velhos de um século, período em que a cidade deixou de ser capital da República e em que o apelo do domínio da siderurgia deu lugar ao da tecnologia nuclear.

BIBLIOGRAFIA E FONTES

BITTENCOURT, Júlio Regis. *Memórias de um engenheiro naval: uma vida, uma história*. Rio de Janeiro: SDGM, 2005.

BOITEUX, Lucas Alexandre. *A Marinha Imperial e outros ensaios*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1954.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Decreto nº15.672 de 7 de setembro de 1922. *Diário Oficial da União*, Seção 1, 13/9/1922, p. 17552. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-15672-7-setembro-1922-522563-publicacaooriginal-1-pe.html>. Último acesso em 20 de abril de 2017.

BRASIL. Ministério da Marinha. *História naval brasileira*: volume quinto, tomo IB. Rio de Janeiro: SDGM, 1997.

_____. Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima primeira legislatura pelo ministro e secretario d'estado dos negócios da Marinha, Joaquim José Ignacio. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1861.

_____. Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da decima primeira legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Marinha, o chefe de divisão Joaquim Raimundo de Lamare. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1863.

_____. Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima quarta legislatura pelo ministro e secretario de negocios da Marinha, barão de Cotegipe. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1869.

_____. Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da vigesima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Marinha, Alfredo Rodrigues Fernandes Chaves. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886.

_____. Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da vigesima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Marinha, Luiz Antonio Vieira da Silva. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888,

_____. Relatório apresentado ao chefe do Governo Provisório pelo vice-almirante Eduardo Wandenkolk, ministro e secretario de estado dos negócios da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

_____. Relatório apresentado ao sr. presidente da Republica dr. Prudente José de Moraes Barros pelo almirante Elisario José Barbosa, ministro da Marinha em abril de 1895. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895.

_____. Relatório apresentado ao presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo vice-almirante Júlio Cesar de Noronha, ministro de Estado dos Negócios da Marinha em abril de 1904. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904.

_____. Relatório apresentado ao presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo vice-almirante Júlio Cesar de Noronha, ministro de Estado dos Negocios da Marinha em abril de 1905. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905.

_____. Relatório apresentado ao presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo vice-almirante Júlio Cesar de Noronha, ministro de Estado dos Negocios da Marinha em abril de 1906. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906.

_____. Relatório apresentado ao presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo vice-almirante graduado Alexandrino Faria de Alencar, ministro de Estado dos Negocios da Marinha, em abril de 1908. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

_____. Relatório apresentado ao presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo vice-almirante Joaquim Marques Baptista de Leão, ministro de Estado dos Negocios da Marinha, em maio de 1911. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1911.

_____. Relatório apresentado ao presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo vice-almirante Manoel Ignacio Belfort Vieira, ministro de Estado dos Negocios da Marinha, em abril de 1913. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1913.

_____. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo Dr. João Pedro da Veiga Miranda, ministro de Estado dos Negocios da Marinha, em outubro de 1922. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1922.

CAMINHA, João Carlos. *História marítima*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1980.

CARONE, Edgard. *A República Velha*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1970.

CARVALHO, Alvanir B. "O chanceler Bismark e a Marinha Imperial Brasileira". *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 131, n. 4-6, abr. - jun. 2011.

DORATIOTO, Francisco. "Poder Naval e política externa do Império do Brasil no Rio da Prata: 1822-1852". *Navigator*. Rio de Janeiro, v.6, n.12, dez.2010. pp. 9-20.

DOWNES, Richard. "Autos over Rails: how US business supplanted the british in Brazil, 1910-28". *Journal of Latin American Studies*. New York: Cambridge University Press, v. 24, n. 3, oct. 1992, pp. 551-583.

ESCOBAR, Ismael. *Historia de los presidentes argentinos*. Buenos Aires: El Ateneo, 1927.

FERREIRO, Larrie D. *Ships and science: the birth of naval architecture in the scientific revolution, 1600-1800*. Massachusetts: MIT Press, 2007.

GRATZ, George A. "The Brazillian Imperial Navy Ironclads, 1865-1874". *Warship*. London, Conway Maritime Press, v. 1999-2000.

GREMAUD, Amaury Patrick. "Das controvérsias teóricas à política econômica: pensamento econômico e economia brasileira no Segundo Império e na Primeira República (1840 – 1930)". São Paulo: Tese de Doutorado: FEA/USP, 1997, p. 118.

GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História: 1822 – 1899*. Rio de Janeiro: AMRJ, 1965.

GUDIN, Eugênio. *Inflação e desenvolvimento econômico*. Rio de Janeiro: Livraria Agir Editôra, 1959.

HOUGH, Richard. *The Big Battleship: the curious career of H.M.S Agincourt*. Londres: Michael Joseph Ltd, 1966.

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

KIRBY, R. et al. *Engineering in History*. New York: McGraw-Hill, 1956.

MARTINI, Fernando Ribas De. "A corrida pela tecnologia para controlar o Prata, na rota de Riachuelo". *Navigator*, Rio de Janeiro, v.11, n.22, dez. 2015. pp. 55-69.

MARTINS FILHO, João Roberto. *A Marinha Brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2010.

MARTINS, Helio Leoncio. *A revolta da Armada*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1997.

McNEIL, Ian (ed.). *An Encyclopaedia of the history of technology*. London, New York: Routledge, 1990.

MILLER, David. *The illustrated directory of warships: from 1860 to the present day*. Osceola: MBI, 2001

MIRANDA, João Pedro da Veiga. *Discursos na Camara Federal: 1918 – 1921*. São Paulo: Off Graph. Monteiro Lobato & C., 1923.

MIRANDA, João Pedro da Veiga. *Quatorze mezes na Pasta da Marinha*. São Paulo: Secção de Obras d'O Estado de S. Paulo, 1923.

MORGENTHAU, Hans J. *A política entre as nações: a luta pelo poder e pela paz*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2003.

Porto Militar. Aconteceu há cem anos. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 131, n. 07/09, jul-set, 2011. pp. 252-253

ROMERO, José Luis. *Breve historia de la Argentina*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2007.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da construção naval no Brasil*. Rio de Janeiro: Lamn – Femar, 2001.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985.

NOTAS

¹ MARTINS e COZZA. "Poderes Combatentes".In: BRASIL. Ministério da Marinha, 1997. pp. 80-86; Martins Filho, 2010. pp. 167-170; Brasil, Câmara dos Deputados. Decreto 15.672.

² MIRANDA. Quatorze mezes, 1923. p. 296; HUMBLE, 1974. pp.10-11.

³ CARONE, 1970. p. 93.

⁴ CAMINHA, 1980. p. 220; FERREIRO, 2007. pp. 34-35; PEARSALL, 1990. pp. 551-552.

⁵ TELLES, 2001. pp. 17-18, 23; BOITEUX, 1954, pp. 102-159; GREENHALGH, 1965. pp. 295-300; KIRBY, 1956. pp. 172-177, 401-402; DORATIOTO, 2010. pp. 18-20.

⁶ BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório 1861. pp. 10-16; Idem. Relatório 1863. pp. 9-10; GRATZ, 1999-2000, pp. 140-162; CARVALHO, 2011. pp. 78-79; A "corrida naval" entre o Brasil e o Paraguai para a obtenção de encouraçados é tema de artigo deste autor em edição anterior da *Navigador*: MARTINI, 2015. pp. 55-69.

⁷ KIRBY, op. cit., pp. 295-296, 402-403; CAMINHA., op. cit., pp. 221-222, 286; BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório 1869. p. 13-27; VIDIGAL, 1985. pp. 54, 111-112; ROMERO, 2007. pp. 121-122; ESCOBAR, 1927. pp. 344-345, 365-366, 373-374, 408-409.

⁸ BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório 1886. pp. 30-31; Idem, Relatório 1888, p. 21; Idem, Relatório 1891. pp. 8-9, pp. 15-16. Telles, op. cit., p.59, 65; BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório 1895. p. 10; MARTINS, 1997. pp. 160, 443-445, 461-462, 469.

⁹ VIDIGAL, op.cit., p.54; MARTINS e COZZA, op. cit., pp. 29,79-80; MARTINS FILHO, op. cit., pp. 29,70, 80,112-116.

¹⁰ BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório 1904. pp. 3-12, 62-64; Idem. Relatório 1905. pp. 64-66; Idem. Relatório 1906. pp 5-12, 65-70.

¹¹ BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório 1906, pp. 70-75; MARTINS FILHO, op. cit., pp. 80, 89-92.

¹² BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório 1908. pp 3-5; MORGENTHAU, 2003. pp. 148-149.

¹³ MARTINS FILHO, op. cit., pp. 89-99; MARTINS e COZZA, op. cit., 1997: pp. 83-85, 99; HOUGH, 1966. pp. 89-90, 158-159.

¹⁴ BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório 1908, pp. 16-18; MILLER, 2001. p. 84; MARTINS FILHO, op. cit., pp. 144-151, 156-165.

¹⁵ BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório 1911. pp 54-59; Idem. Relatório 1913. pp 10-11; PORTO Militar, 2011. pp. 252-253; BITTENCOURT, 2005. pp. 155-156.

¹⁶ Para o debate sobre ferrovias *versus* rodovias no início do século XX, ver DOWNES, 1992, pp. 551-583.

¹⁷ MIRANDA, Quatorze mezes, 1923, pp. 13, 14, 16; MIRANDA, Discursos, 1923. pp. 20, 52-53. Para uma breve biografia de Veiga Miranda, ver: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/MIRANDA,%20Veiga.pdf> (último acesso em 20/4/2017).

¹⁸ GUDIN, 1959. pp. 207-210. Para o pensamento econômico de Joaquim Murinho, ministro da Fazenda de Campos Sales no final do século XIX, ver GREMAUD, 1997, p. 118.

¹⁹ MIRANDA, Discursos,1923, pp. 35-38, 49; Carone, op. cit., pp. 93, 187-188.

²⁰ MIRANDA, Quatorze mezes, 1923. pp. 261, 264, 268-270.

²¹ *Ibid.*, pp. 31, 38, 50, 180, 271, 274-277.

²² *Ibid.*, pp. pp. 283, 280-290.

²³ *Ibid.*, pp. 295-297.

²⁴ *Ibid.*, pp. 294, 304; Brasil, Câmara dos Deputados. Decreto 15.672..

²⁵ BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório 1922. pp. 48-51.

²⁶ *Ibid.*, pp.49-50, 68.