

# O BRASIL DURANTE A PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

*“A guerra nada mais é que a continuação da política por outros meios.”*

Karl Von Clausevitz

**JAIME FLORENCIO DE ASSIS FILHO\***  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>ts</sup>-FN)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
O Brasil no período 1914-1917  
Poder Naval brasileiro no período 1914-1917  
Acontecimentos significativos no período de neutralidade  
Fatos navais e as ações decorrentes  
O Brasil preparando-se para lutar ao lado dos Aliados  
No cumprimento da missão  
A Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG)  
Considerações finais  
Anexo

## INTRODUÇÃO

Há poucos anos, tive oportunidade de ver publicado na *Revista Marítima Brasileira* um artigo sobre a Marinha de Guerra (MG) na Segunda Guerra Mundial (2ª GM). Minha motivação para elaborá-lo, naquele momento, devia-se à necessidade de divulgação do emprego de toda a MG no conflito, pois a maioria dos artigos a que tivera acesso focava

em assuntos diversos e específicos, sem dar uma noção geral do uso do nosso Poder Naval.

Ainda que seja importante saber cada vez mais sobre a nossa Marinha na 2ª GM, é também interessante conhecer como foi a participação do Brasil na Primeira Guerra Mundial (1ª GM), sobretudo das nossas forças militares. Embora estas tenham sido empregadas por um curto período, é necessário maior divulgação em âmbito

---

\* Realizou o Curso de Comando e Estado-Maior no United States Marine Corps, Quantico, Virgínia, Estados Unidos da América, em 1992.

interno, pois as informações restringem-se, no tocante à Força Naval, às Ordens do Dia emitidas para informar os feitos da Divisão Naval de Operações em Guerra (DNOG). Alguns autores realçaram muito bem, em suas obras, o envolvimento do País naquela que passou a ser nominada de “Grande Guerra”, mas tais obras são de pouca repercussão atualmente.

Este artigo tem o propósito de mostrar como a Nação se encontrava desde o início do conflito, que tendia a ser de curta duração, mas que se estendeu por quatro anos, até a assinatura do armistício, em 1918. Daremos destaque a alguns acontecimentos ocorridos no período de neutralidade, nos preparativos e na atuação da MG e a citações às atividades que envolveram o pessoal do Exército Brasileiro (EB) no teatro europeu, aí incluídos aviadores, bem como militares e civis do seu Serviço de Saúde. As ações desenvolvidas no teatro de operações asiático não serão aqui abordadas, assim como as suas possíveis implicações no cotidiano brasileiro.

## INTRODUÇÃO

Desde o assassinato do Arquiduque Francisco Ferdinando<sup>1</sup> e de sua esposa, em Sarajevo, capital da Bósnia Herzegovina, em junho de 1914, fato que deu início à Grande Guerra, até outubro de 1917, o envolvimento do governo brasileiro no conflito foi nulo, pois focava-se na preservação e manutenção da sua neutralidade. Todavia notícias oriundas da Europa,

onde se desenvolviam os conflitos bélicos, influenciaram a opinião de parcela do povo brasileiro das grandes capitais, que se alinhava com a ideia de participar do esforço de guerra no Velho Mundo.

Vale recordar que, no início da contenda, existiam dois grupos oponentes: a Tríplice Entente e a Tríplice Aliança, ou Potências Centrais. O primeiro era uma aliança militar constituída por Reino Unido<sup>2</sup>, França e Império Russo; o segundo, uma coligação entre o Império Austro-Húngaro, Itália<sup>3</sup> e Alemanha (Império Alemão) e, posteriormente, ainda no início dos combates, o Império Otomano.

Enquanto os germânicos apoiavam o Império Austro-Húngaro, o reino independente da Sérvia, do qual fazia parte, tinha o apoio dos russos, de origem eslava como os sérvios. Mais tarde, por diversas razões, o Brasil e outros países alinharam-se à Tríplice Entente, doravante citada como “Aliados”.

## O BRASIL NO PERÍODO 1914-1917

O País vivia, havia poucos anos, uma República notabilizada pela “política do café com leite”, alternando a Presidência entre políticos dos Estados de São Paulo e Minas Gerais. Em pouco mais de 20 anos, várias revoltas já haviam desgastado os governos da República Velha<sup>4</sup>, entre as quais as mais importantes foram as revoltas da Vacina<sup>5</sup>, da Armada (1893 a 1894), de Canudos (1896 a 1897), Federalista (1893), da Chibata (1910) e do Contestado (1912).

1 Herdeiro do trono do Império Austro-Húngaro.

2 Em razão das pesquisas realizadas, veremos em diversas situações os termos Reino Unido, Grã-Bretanha e Inglaterra empregados como se fossem uma só nação ou com o mesmo significado.

3 A Itália, conquanto signatário da Tríplice Aliança, recusou-se a participar da guerra. Todavia, em 1915, entrou no confronto ao lado dos integrantes da Tríplice Entente.

4 Nome atribuído ao período republicano de 1889 a 1930.

5 Motim popular ocorrido em novembro de 1904, na cidade do Rio de Janeiro – então capital do Brasil –, decorrente da lei que estabeleceu a obrigatoriedade da vacinação contra a varíola.

Em 1914, o Poder Executivo estava entregue ao Marechal Hermes da Fonseca, em seu último ano de Presidência. O mineiro Venceslau Brás Pereira Gomes assumiu o comando da Nação a 15 de novembro, na vigência do período de neutralidade, estabelecida no governo anterior<sup>6</sup>, e decidiu, desde então, manter o País afastado dos assuntos bélicos europeus, mesmo sob pressões de grupos influentes diante da opinião pública. Um deles era liderado pelo ex-senador pela Bahia Ruy Barbosa, derrotado nas eleições presidenciais de 1910, que, usando de sua boa fluência no parlatório, conseguia agitar várias camadas da sociedade brasileira. Outro brilhante orador e adepto da causa dos Aliados, o ex-ministro da Fazenda de Venceslau, João Pandiá Calógeras, dizia: “O próprio brio ordena não esperarmos o convite para colaborarmos, temos de comparecer nos campos de batalha. Façamo-lo voluntariamente, sem coação nem delongas, que são argumentos contra nós”.<sup>7</sup>

Em verdade, passado algum tempo, a guerra despertou maior entusiasmo nos brasileiros, notadamente a favor dos membros da Tríplíce Entente, com manifesta simpatia pelos franceses. A Liga Brasileira pelos Aliados, fundada em março de 1915, consolidou essa posição com a adesão de influentes personalidades nacionais, entre senadores, deputados federais, críticos literários e poetas, como Olavo Bilac. Para presidente da Liga, foi escolhido Ruy Barbosa, seu grande arauto.

De maneira geral, a Liga agia no sentido de ampliar a simpatia pela causa dos Aliados, manter os laços culturais com a França e promover ajuda aos combatentes no *front* de batalha, com o concurso

da Cruz Vermelha. Ademais, promovia manifestações públicas e organizava petições no Congresso para protestar contra os atos atrozés e as violações dos direitos internacionais pelos alemães.

Do lado oposto estavam os chamados germanófilos, muitas vezes insuflados pelas ponderações da Legação<sup>8</sup> alemã e de seus consulados, espalhados em vários Estados brasileiros. Defendiam a manutenção da neutralidade, em oposição aos “aliadófilos”, como eram conhecidos. Como ministro das Relações Exteriores, Lauro Muller, de origem germânica, frequentemente negava sua predileção pela Alemanha. Após algumas intercorrências, ao final de 1917 demitiu-se do cargo, passando-o a Nilo Peçanha.

A imprensa da Capital Federal também alinhava-se entre as partes. Enquanto os jornais *A Noite* e *Jornal do Comércio* eram pró-Aliados, *A Tribuna* era pró-Alemanha. O *Jornal do Brasil* e o *Correio da Manhã* mantinham-se neutros. Pró-Aliados e pró-germânicos pagavam para ver nos periódicos seus intentos difundidos, pois o jornal era o mais eficaz meio de comunicação em massa da época – o rádio só viria a se tornar popular em 1922.

Em julho de 1916, Ruy Barbosa, em discurso proferido na Faculdade de Direito de Buenos Aires, onde se encontrava por ter sido nomeado pelo governo brasileiro para chefiar a delegação presente às comemorações do centenário da independência argentina, acendeu o estopim para as mais ferrenhas discussões sobre o seu novo conceito de neutralidade, apresentado naquela ocasião, que desagradou profundamente o governo alemão. Apesar disso, o Presidente manteve-se no

6 Conforme o Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914.

7 Extraído de: CALÓGERAS, Pandiá. *Problemas de Administração*. Edição Brasileira, volume 24, 1938.

8 Missão diplomática imediatamente inferior à Embaixada.

firme propósito em primeiro solucionar os problemas internos deixados pelo seu antecessor, do qual fora vice. Por razões socioeconômicas e financeiras, ignorou os anseios candentes de seus opositores pela participação do Brasil no conflito.

O Brasil, totalmente dependente da exportação do café, controlava quase 80% da oferta mundial. Contudo esse percentual vinha caindo regularmente, despencando mais ainda em 1917, primeiro pelo bloqueio naval imposto pela Inglaterra aos navios transportando produtos oriundos de países neutros; segundo, pela proibição, mais tarde, por esse mesmo país, da compra do grão, alegando que o fazia para importar produtos vitais aos seus reais interesses, aproveitando melhor os espaços disponíveis a bordo.

Para compensar as perdas na exportação do café, em vista dos baixos preços provocados pelos fatos acima narrados, foi preciso usar o artifício de queimar milhões de sacas, de modo a alcançar preços negociáveis. Sentiu-se também maior dificuldade nas importações de produtos manufaturados europeus. Agravando mais a situação, o governo federal ainda despendia esforços na repressão à Guerra do Contestado (1912-1916), no sul do Brasil, na região fronteira entre Paraná e Santa Catarina.

Simultaneamente, o governo lutou contra greves das classes trabalhadoras, cujo auge ocorreu em 1917, frequentemente promovidas por operários das indústrias têxteis de São Paulo e Rio de Janeiro, que vivenciavam uma fase crescente de desenvolvimento decorrente do início da industrialização nacional. A

carestia era uma das mais importantes causas das paralisações, provocada por: aumento da inflação; política de exportação, com aumento na saída de carnes e cereais; impossibilidade de importação do trigo; monopólio do crédito por bancos estrangeiros; impostos e tantos outros fatores.

## PODER NAVAL BRASILEIRO NO PERÍODO 1914-1917

No início e ao longo do conflito, a MG estava constituída, basicamente, por navios construídos em cumprimento ao Programa de Reaparelhamento Naval (PRN) de 1904, alterado em 1906 pelo então ministro da Marinha (MM) Alexandrino de Faria Alencar, além de outras unidades navais, remanescentes do século XIX.

O PRN brasileiro, aprovado pelo Decreto nº 1.568, de 24 de novembro de 1906, previa a aquisição de dois encouraçados *dreadnoughts* de 19.500 toneladas, um encouraçado *dreadnought*<sup>9</sup> de 28.000 ton, três cruzadores de 3.150 ton, dez contratorpedeiros de 560 ton e três submarinos. Em janeiro de 1913, contratou-se a compra de um navio-tênder de submersíveis, em adendo ao Programa Naval de 1904. O navio foi incorporado em abril de 1917 e recebeu o nome de *Ceará*.

A composição dos meios navais da MG no período de 1914 a 1917 pode ser vista no Quadro do Anexo 1. Nele constam as seguintes unidades incorporadas por conta do referido programa (mantida a grafia da época):

– Encouraçados: *Minas Geraes* e *São Paulo*;

9 O Encouraçado *Rio de Janeiro* não chegou a ser recebido. Por não satisfazer mais à ideia concebida no PRN de 1906, antes de sua conclusão, em 1914, foi vendido à Turquia, que o batizou de *Sultan Osman I*. Com a eclosão da 1ª GM, foi confiscado pelo governo inglês e passou a ser o *HMS Agincourt*, tendo participação na Batalha Naval da Jutlândia, em 1916.

– Submarinos<sup>10</sup> classe *Foca*: *F1*, *F2* e *F3*; e

– Contratorpedeiros classe *Pará*: *Amazonas* (CT-1), *Pará* (CT-2), *Piauí* (CT-3), *Rio Grande do Norte* (CT-4), *Parahyba* (CT-5), *Alagoas* (CT-6), *Sergipe* (CT-7), *Paraná* (CT-8), *Santa Catarina* (CT-9) e *Mato Grosso* (CT-10).

## ACONTECIMENTOS SIGNIFICATIVOS NO PERÍODO DE NEUTRALIDADE

Conforme mencionado, o governo de Venceslau Brás estava focado em resolver os problemas internos do País. Tão logo iniciada a guerra, o Brasil expediu as regras de neutralidade que pretendia adotar, como não prestar nenhum auxílio militar e não exportar material de guerra aos países beligerantes. Ou seja, navios armados só poderiam entrar em nossos portos em situação de arribada forçada (definida no Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914), não podendo exceder a 24 horas, a não ser em situação de força maior.

Destaque-se, no Artigo 17 do decreto, que a simples passagem de navios de guerra e presas dos beligerantes por águas territoriais do litoral brasileiro não comprometeria a nossa neutralidade. As regras estabelecidas foram atendidas

com dificuldade, como veremos, apesar dos esforços envidados para seu rigoroso cumprimento. Como exemplo, elencamos o caso da canhoneira alemã *Eber*, que foi detida em Salvador, pois, antes de aportar, auxiliou com pessoal e equipamentos na transformação de um mercante alemão em corsário, em águas brasileiras próximas à Ilha da Trindade. Por falta de uma vigilância cerrada, a embarcação acabou sendo destruída por seus próprios tripulantes três anos depois, quando da declaração de Estado beligerante do Brasil.

Uma das primeiras providências adotadas na fase de neutralidade foi a ocupação, em maio de 1916, da Ilha da Trindade,

até então desabitada, visando impedir que ali estacionassem, como um possível ponto de apoio, navios corsários e submarinos em operações no Atlântico Sul. As dificuldades encontradas nas manobras para essa empreitada, com o concurso do Cruzador *Barroso*, foram descritas em artigo

**Tão logo iniciada a Grande Guerra, o Brasil expediu as regras de neutralidade que pretendia adotar, como não prestar nenhum auxílio militar e não exportar material de guerra aos países beligerantes**

do Almirante Jorge da Silva Leite<sup>11</sup> na *Revista Marítima Brasileira* do 3º trimestre de 1987, em que ele comenta também a participação, em 1917, de tenentes embarcados em navios mercantes nacionais, na qualidade de instrutores militares, para adestrar as guarnições no emprego de canhões de médio e pequeno calibres instalados na popa. Ademais, foi realizado

10 Na realidade eram submersíveis, que diferem dos submarinos pela sua baixa autonomia quando submersos.

Na maioria das vezes, mergulhavam apenas para atacar, navegando quase sempre na superfície devido a sua baixa disponibilidade de ar para a tripulação.

11 O Almirante Jorge da Silva Leite participou da 1ª GM embarcado no Contratorpedeiro *Piauí*.

um reforço na guarnição de Fernando de Noronha, que, na época, prestava-se como presidio do Estado de Pernambuco.

Nossa neutralidade, aparentemente, foi respeitada até 1917, momento em que entramos no conflito, mas esse respeito não se deu de forma tranquila. Na verdade, desde o desenrolar da contenda no teatro de operações europeu, o Brasil foi envolvido em um jogo de ações diplomáticas impertinentes que, às vezes, chegava aos limites de invasão à nossa soberania, tanto por parte dos ingleses quanto dos franceses e, em menor escala, pelos Estados Unidos da América (EUA). Era uma grande orquestração, de fundo totalmente comercial e financeiro, sob a regência desses governos, que mais pareciam estarem tratando com uma de suas colônias. Deles proviam posições e intenções nada democráticas, de elevado cunho imperialista.

A economia e o desenvolvimento do Brasil dependiam em muito dos ingleses. A maior parte de nossas dívidas eram para com os seus bancos, e seus cidadãos detinham títulos estaduais e municipais cujo capital de aquisição fora empregado no financiamento de estradas de ferro, transportes urbanos etc. Aproximadamente 60% da tonelage de carga do nosso comércio interno e externo eram realizados em navios ingleses. Da Inglaterra provia mais da metade de nossas importações, principalmente o carvão, muitas

vezes utilizado como meio de ameaça, obrigando-nos, muitas vezes, a importar o produto dos EUA. De uma certa forma, as pressões inglesas se manifestavam em vários campos, como econômico, político, financeiro, diplomático, naval e até moral, exigindo, neste mister, vantagens não oferecidas a outros beligerantes nos termos da neutralidade.

A nefasta interferência inglesa em assuntos brasileiros ficou patente, com o cunho comercial e financeiro de que se revestiu a Grande Guerra, quando foi bloqueada a entrada no Canal da Mancha com instalação de minas, impedindo que

os nossos mercantes chegassem à Holanda e aos países nórdicos, grandes consumidores do nosso café. Na sequência, eles aumentaram a exportação de chá da Índia e de cacau para o continente europeu, em uma clara demonstração de que esses produtos poderiam substituir o nosso grão,

tão importante para nossas exportações, excluindo-o dos mercados da Europa Central. Chegaram ao cúmulo de considerar o café contrabando de guerra.

Um tema que se estendeu até entrarmos em guerra foi o pedido negado pelo governo brasileiro na revenda, para a Inglaterra, de uma remessa de aproximadamente 400 mil unidades de fuzis Mauser 1908, comprados na Alemanha em 1912<sup>12</sup>, pelo governo do Marechal Hermes. Em contrapartida, diante da recusa, o governo de

**Desde o desenrolar da contenda no teatro de operações europeu, o Brasil foi envolvido em um jogo de ações diplomáticas impertinentes que, às vezes, chegava aos limites de invasão à nossa soberania**

12 Com o desencadear das contendas, boa parte das compras (fuzis, canhões e lanças para a cavalaria) não chegou ao Brasil.

Sua Majestade interferiu, usando como intermediários nossos credores ingleses, para que efetuássemos os pagamentos dos empréstimos com esses armamentos, fato este não consumado. Diante a negativa brasileira, as pressões continuaram fortemente com ações revanchistas, como, por exemplo, a condenação e o fuzilamento, em outubro de 1915, de Fernando Buschmann – brasileiro registrado no Consulado do Brasil na França – e o aprisionamento por 403 dias, e posterior deportação, do escritor José do Patrocínio Filho, brasileiro nato na Inglaterra. Ambos foram acusados de espionagem em favor da Alemanha.

A França, o terceiro maior parceiro comercial do Brasil, depois da Inglaterra e da Alemanha, não agiu diferente, pois também exercia seu poder de pressão quando estavam em discussão os seus interesses, como, por exemplo, o fato de termos estocados no porto de Havre, no início da guerra, 1,2 milhões de sacas de café sem poderem ser negociadas, pois seu governo dispôs-se a pagar valores irrisórios. Havia também a coação das chamadas “missões francesas financeiras”, com forte influência na nossa imprensa, com sugestões e propostas indecorosas, como a de realizar troca de unidades navais como forma de pagamento de compromissos externos, ou com a requisição dos navios alemães internados nos portos nacionais, desde o início das ações bélicas. A relação da França com países mais fracos pode ser avaliada por ocasião da Conferência de Paz, quando deixou transparecer sua índole imperialista perpetrada por gestos de arrogância e falta de grandeza, ao se opor à nossa solicitação pela posse dos navios alemães requisitados durante a guerra.

Sob a alegação de empregar contra a Alemanha artificios econômicos disponíveis, de modo a enfraquecer aquele

país, os Aliados acordaram em Paris a implementação da Lista Negra, aprovada pelo Parlamento inglês no início de 1916, sob o título de “Lei do Comércio com o Inimigo”, que visava prevenir que cidadãos ou firmas britânicas mantivessem relações comerciais com súditos inimigos. Os que foram assim considerados passaram a integrar a Lista, cuja aplicação, no Brasil, causou violentos protestos contra a Inglaterra.

Em suma, todas as empresas e cidadãos de nacionalidade ou descendência alemã estavam proibidos de negociar com os ingleses. Não satisfeitos, os cônsules interferiram nos seus distritos consulares, com ameaças de incluir na lista firmas de outras nacionalidades que viessem a negociar com seus inimigos, extrapolando suas atribuições como representantes da Inglaterra no Brasil. Tal situação só foi atenuada com a entrada do Brasil na guerra.

Nas relações diplomáticas com os EUA, as interferências foram menores. Após 1865, o comércio com os norte-americanos era muito bom, com ligeira vantagem para o Brasil no cômputo das exportações e importações. Mais da metade do nosso café exportado era por eles consumido, motivo pelo qual buscavam uma reciprocidade, com um volume maior de importação de seus produtos. No entanto, as pressões dos britânicos e o receio da nossa diplomacia de tornar-se dependente de mais uma nação influente obstaram, na época, o intento norte-americano.

Somente após a proclamação da República, em 1891, foi assinado um acordo concedendo privilégios aduaneiros aos produtos norte-americanos. Em 1894, devido à ajuda dos EUA prestada durante a Revolta da Armada, em auxílio ao Presidente Floriano Peixoto, o Brasil abandonou o neutralismo praticado no Império e adotou uma política mais proeminente em

relação àquele país. Com o Barão do Rio Branco na pasta das Relações Exteriores, no período de 1902 a 1912, iniciou-se um processo de mudança de rumo da nossa política externa em relação aos países europeus, partindo-se para uma maior aproximação com os americanos – a chamada “aliança especial”, sobretudo por causa da forte rivalidade com a vizinha Argentina.

As relações ficaram um pouco estremecidas entre 1912 e 1913, devido à questão que ficou conhecida como “truste do café”, que terminou de modo satisfatório, em virtude da boa atuação do nosso embaixador em Washington, Domicio da Gama, e por iniciativa do Presidente americano, Woodrow Wilson. Após esse impasse, a situação retornou ao *status quo* anterior à crise.

No início do conflito na Europa, em 1914, os americanos estavam envolvidos com a revolução mexicana, em apoio à derrubada do governo ditatorial do General Victoriano Huerta e, logo em seguida, à perseguição a Pancho Villa. Nessas questões, o Presidente Wilson vislumbrou a possibilidade de apoio dos países latino-americanos, em especial do Brasil, na solução da crise, porém não obteve adesão para a sua causa. Sem que houvesse alterações nas relações entre os dois países, eles mantiveram a condição de grandes consumidores do nosso café, enquanto nós importávamos o seu carvão, pois, além do nacional não ser de boa qualidade, havia as restrições anteriormente citadas quanto à aquisição do carvão ingleses.

Diante dos fatos, é possível constatar que, durante o período de nossa neutralidade, que durou até outubro de 1917, ocorreram outros embates, todavia de conotações comerciais e diplomáticas, travados, unilateralmente, com Ingla-

terra, Estados Unidos e França. Todos, sem exceção, impuseram sem nenhuma consideração, como se fôssemos seus súditos, condições inaceitáveis para uma nação soberana. Isso se deu na política do café, nas condições financeiras para empréstimos, no bloqueio e nos arrestos de navios, nos abusos de representantes diplomáticos, na imposição da Lista Negra pelos ingleses, no boicote à exportação do café etc. Somam-se a tudo isso os perigos na navegação proporcionados pelos submarinos (*U-boats*<sup>13</sup>), bem como as acirradas lutas internas deflagadas pela imprensa, os efeitos causados por grupos partidários pela paz e outros belicistas e algumas decisões administrativas sem sucesso. Este era o cenário em que nos encontrávamos ao final de 1917.

## FATOS NAVAIS E AS AÇÕES DECORRENTES

Na Europa, os embates terrestres haviam chegado a um estado insólito de estagnação, provocado pela tática de emprego de trincheiras na frente ocidental do conflito. No mar, corsários alemães atacavam as linhas comerciais dos Aliados. O Almirante Von Tirpitz, comandante da Marinha Imperial alemã, visava alcançar o domínio marítimo com o emprego da sua moderna esquadra de alto-mar, que, embora inferior em quantidade, era, no seu entender, mais técnica e adestrada do que a inglesa. Para isso, aguardava o momento certo para um engajamento em batalhas decisivas. Os *U-boats* ainda não tinham participado de forma expressiva, contudo aumentavam, gradativamente, sua influência nos mares, atacando a frota mercante e militar dos ingleses. Respeitavam, no entanto, a neutralidade dos países

13 *U-boat* é uma abreviação de *unterseeboot*, palavra alemã que significa “pequeno barco debaixo de água”.



assim declarados, para evitar uma possível entrada dos EUA ao lado dos Aliados.

A situação nos mares mudou com a derrota estratégica alemã na Batalha Naval da Jutlândia, travada de 31 de maio a 1º de junho de 1916, após o que sua esquadra adotou a estratégia *fleet in being*, preservando seus navios nas bases do Mar Báltico (Kiel e Danzig, por exemplo), o que decretou o fim da participação do Almirante Tirpitz, substituído posteriormente.

*A posteriori*, o Império Alemão expediu, em 31 de janeiro de 1917, uma Notificação de Bloqueio (conhecida pelo Ministério da Relações Exteriores do Brasil em 9 de fevereiro), sob o argumento de dar uma resposta ao povo alemão ao empregar todos os recursos disponíveis para acelerar o desfecho da guerra, dando ênfase ao emprego maciço dos *U-boats*. Entre outros temas, tal notificação suspendia algumas restrições, antes obedecidas nas operações de mar, como, por exemplo, intimação prévia, verificação de carga e auxílio a naufragos de países neutros, ou seja, decretava um bloqueio irrestrito no mar. O governo brasileiro protestou, na data do recebimento, contra a decisão alemã.

Em 3 de abril de 1917, o vapor brasileiro *Paraná*, pertencente à Companhia de Comércio e Navegação, carregado com café e navegando no Canal da Mancha, foi torpedeado e afundado por um submarino alemão a poucas milhas do Cabo Barfler, na França, resultando na morte de três tripulantes. Na ocasião, o navio deslocava-se em marcha reduzida, com as luzes de navegação acessas e com o nome do País bem visível, além de ostentar a bandeira brasileira, de acordo com as

normas praticadas por navios neutros. A notícia, ao chegar ao Brasil, ensejou a eclosão de manifestações nas capitais. No Rio Grande do Sul, predominantemente em Porto Alegre, alguns estabelecimentos comerciais de propriedade de alemães ou de seus descendentes foram pilhados, invadidos e queimados, enquanto no Rio de Janeiro as pessoas desfilavam pelas ruas em protesto, realizando atos semelhantes aos ocorridos no extremo sul do País. Lauro Muller não resistiu às pressões e, contrário a uma possível mudança de atitude do governo em prol dos americanos, renunciou ao cargo em 3 de maio. Dois dias após, Nilo Peçanha assumiu a pasta, renunciando alterações na política externa em apoio aos EUA.

Os protestos brasileiros encaminhados à Embaixada e aos Consulados alemães, em razão das ações que determinaram o naufrágio do *Paraná*, não surtiram efeito algum. Como consequência, em 11 de abril, o Brasil rompeu as relações comerciais e diplomáticas com a Alemanha e tomou posse, posteriormente, dos navios alemães surtos em portos brasileiros. À MG foi atribuída a tarefa de salvaguardá-los, para evitar as já iniciadas depredações. Esses navios foram alvos de disputas entre os Aliados para que o Brasil os cedesse para transporte de tropa e material, entre outros fins, e a decisão foi tomada em 6 de dezembro de 1917, em favor dos franceses<sup>14</sup>, somente após nossa entrada na guerra.

Em 6 de abril, o Congresso americano já havia declarado estado de guerra à Alemanha, por não ter concordado com o bloqueio supramencionado e pelos torpedeamentos de alguns de seus navios. Em

14 Após a retirada dos ingleses e norte-americanos da disputa, o Brasil assinou um convênio com a França para o afretamento de 30 navios ex-alemães, pelo prazo de um ano, a partir de 31 de março de 1918. Em contrapartida, além do pagamento pelo frete, os franceses se comprometeram a comprar, durante a vigência do convênio, 100 milhões de francos em mercadorias nacionais e mais dois milhões de sacas de café.

decorrência, o governo brasileiro expediu o Decreto nº 12.458, de 25 de abril, que manteve as regras de sua condição de neutralidade com os EUA. Esse decreto foi revogado mais tarde, como reflexo da nova política externa.

O bloqueio alemão continuou de forma implacável. Na sequência de afrontamentos, em 20 de maio foi afundado o vapor *Tijucas*, em frente ao porto francês de Brest, e, dias após, o *Lapa*, porém sem vitimar tripulantes em ambos os casos. Apesar desses fatos, o Brasil manteve sua neutralidade. O Presidente Venceslau Brás encaminhou nota ao Congresso descrevendo os recentes acontecimentos e exaltando a implementação de algumas medidas de segurança. Com base no Decreto Legislativo nº 3.266, de 1º de junho de 1917, tornando sem efeito o Decreto nº 12.548, foram expedidos dois outros<sup>15</sup>, que, em síntese, estabeleciam: a requisição de todos os navios mercantes alemães em portos nacionais, passando aqueles a serem empregados convenientemente, ostentando o nosso pavilhão, tão logo alcançassem condições para navegar, o que demandou protestos alemães; e a suspensão da neutralidade diante da França, da Grã-Bretanha, da Rússia, da Itália, do Japão e de Portugal.

Durante o período de neutralidade, a Marinha, apesar da precariedade de seus meios, passou a realizar, a partir de julho, o patrulhamento do litoral e a defesa do Rio de Janeiro, organizada e dividida em três Divisões Navais:

– Do Sul, com base em São Francisco do Sul (SC), sob o comando do Contra-Almirante (CA) Pedro Max Fernando de Frontin, constituída pelos Contratorpedeiros *Rio Grande do Norte* e *Sergipe*;

Cruzadores *Bahia*, *Rio Grande do Sul* e *Barroso*; e Iate<sup>16</sup> *José Bonifácio*.

– Do Centro, com base operacional no Rio de Janeiro (DF), comandada, inicialmente, pelo Contra-Almirante Francisco de Mattos e composta pelos Encouraçados *Minas Geraes* e *São Paulo* e pelos Contratorpedeiros *Amazonas*, *Pará*, *Parahyba*, *Alagoas* e *Paraná*.

– Do Norte, com base operacional em Belém (PA), comandada pelo Contra-Almirante João Carlos Mourão dos Santos. Tinha como navios destacados os Contratorpedeiros *Piauí* e *Santa Catarina*, os Encouraçados *Floriano* e *Deodoro*, os Cruzadores *República* e *Tiradentes* e os navios *Juruá*, *Acre*, *Missões*, *Jutai*, *Tefê* e *Amapá*, da Flotilha do Amazonas. A esta Divisão Naval foi atribuída a tarefa de reforçar a segurança da Ilha de Fernando de Noronha.

No porto do Rio de Janeiro, dois contratorpedeiros patrulhavam as áreas de aproximação da barra. Foram instaladas uma barragem, constituída de minas submarinas entre as fortalezas da Lage e de Santa Cruz, e redes de cabos de aço.

Com o afundamento, em 18 de outubro, e o sequestro do comandante e despenseiro do Mercante *Macau* (ex-alemão *Paladio*) por um *U-boat*, o Presidente encaminhou nova mensagem ao Congresso, que, por sua vez, expediu o Decreto nº 3.361 de 26 de outubro de 1917, sancionado por Venceslau Brás, proclamando o estado de guerra contra o Império Alemão. Nossos portos, a partir de então, estavam disponíveis e abertos aos navios aliados. Mais tarde, foram ainda afundados os navios *Açary* e *Guayba*, ambos em 4 de novembro de 1917, na Ilha de São Vicente, em Cabo Verde, e *Taquari*, em 2 de janeiro de 1918.

15 Decretos nos 12.501 (2 de junho de 1917) e 12.533 (28 de junho de 1917).

16 Incorporado em 1915, atuava como navio-tênder, portanto sem valor militar.

Após a descrição parcial de vários eventos ocorridos na fase de neutralidade, vale a indagação: afinal, o que nos levou a participar das ações a favor dos Aliados? Não se pode afixar o verdadeiro motivo, porém um dos principais<sup>17</sup> pode ter sido a determinação política para a conquista de um assento no Congresso da Paz, o que nos permitiria entrar para a relação dos países mais influentes do planeta, além de pleitear a posse dos navios alemães retidos nos nossos portos, entre outros. Segundo Pandiá Calógeras, a participação simples, com fornecimento de gêneros alimentícios e matérias-primas, obtenção de lucros e sem a presença de soldados no *front*, seria uma grande ofensa ao País, levantando dúvidas “sobre o valor moral e militar dos seus filhos”, além de considerar um abandono aos Aliados.

## O BRASIL PREPARANDO-SE PARA LUTAR AO LADO DOS ALIADOS

O governo brasileiro optou, inicialmente, pelo caminho de não participar diretamente no conflito; não obstante, essa concepção foi alterada para um emprego limitado de forças militares. Mas como enfrentaríamos essa situação? Estava o País pronto para essa empreitada? Ao longo desta narrativa, já foi possível constatar que não tínhamos, naquele momento, e tampouco a curto prazo, preparo para um enfrentamento imediato nos mares e nos campos de batalha.

Para entendermos melhor o estado operacional das nossas forças, é preciso retroceder no tempo. Quando Campos Sales assumiu a Presidência da República, em 1898, o País encontrava-se envolto em uma grave crise econômica, que precisava

ser mitigada. Para conduzi-lo de volta a uma posição econômica satisfatória, por entender que não existiam problemas internos e que o planeta passava por uma situação estabilizada de paz, decidiu-se reduzir ao máximo os orçamentos das pastas militares. Desde então e até 1917, com pequena exceção no governo de Hermes da Fonseca, tal situação reduziu enormemente o poderio militar brasileiro, nos aspectos de preparo e prontificação de pessoal e material (armamentos, munição etc.).

Por volta de 1910, o efetivo do EB não passava de 25 mil homens, espalhados por todo o País, mal equipados e praticamente sem treinamento adequado, com várias unidades com efetivos reduzidos e limitadas à realização de exercícios de ordem unida e tiro, com vistas a manter a disciplina, contudo de baixo valor operacional caso fosse necessário o seu emprego. No governo de Hermes da Fonseca, a designação de militares para cursos e treinamentos na Alemanha não foi suficiente para modificar as condições da Força terrestre para atuar nos campos de batalha. Em razão dessa grave situação, somada ao temor de uma possível crise no sul do País, que poderia desencadear uma intervenção federal, devido à grande quantidade de imigrantes alemães e descendentes, a hipótese de envio de tropas do EB à Europa foi descartada, preservando-as para ações na região meridional do País.

Na MG, a situação não era diferente, uma vez que os meios navais, conforme apresentado, eram constituídos por unidades remanescentes do século XIX e da Esquadra fruto do PRN de 1906, que, à época de nossa entrada no conflito, já estavam obsoletas, devido à rápida evolução tecnológica naval advinda da Segunda Revolução Industrial, com

17 Ver *O Brasil e a Primeira Guerra Mundial*, de Francisco Luiz Teixeira Vinhosa.

graves problemas de manutenção. Isto sem considerar o despreparo, naquele momento, do elemento humano no trato com os equipamentos e armamentos dessa Esquadra, pela falta de adestramento mínimo necessário das guarnições, pois estas não tinham os conhecimentos básicos para a operação de meios dotados de sofisticados recursos. Adicionalmente, não existiam bases operacionais no Norte e no Sul do Brasil com recursos para a prestação de serviços que só podiam ser feitos pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. E mais, a frota dependia do carvão para o seu deslocamento, situação essa praticamente inexistente nos meios navais das grandes potências, que já consumiam óleo combustível. Essa lacuna gerou um esforço redobrado no planejamento logístico para que a Esquadra

pudesse atuar a grandes distâncias das bases existentes no País.

Em resumo, a maioria dos navios ficava nos portos, sem se lançar ao mar para adestramento, pelas mesmas razões apresentadas em relação à decadência da Força Terrestre, válidas também para a Força Naval. Pandiá Calógeras, depois de passar pelas pastas da Agricultura e da Fazenda no governo de Venceslau Braz, elaborou, em 1918, um relatório intitulado “Problemas da Administração”, no qual relata, entre outros aspectos, os motivos pelos quais as Forças Armadas se encontravam, no ato da decretação do estado de beligerância, em estado tão lastimável.

Logo após emitido o decreto que revogou a neutralidade com os EUA, o ministro da Marinha, Alexandrino de Alencar,



Delegação de oficiais brasileiros na França  
(Comissão de Estudos, Operações de Guerra e Compra de Material), janeiro de 1918

prontificou-se, junto ao almirante norte-americano William Banks Caperton<sup>18</sup>, a assumir uma parcela do patrulhamento no Atlântico Sul, empregando suas divisões do Norte, Centro e Sul, com o propósito de evitar o estabelecimento de bases para submarinos alemães na costa brasileira. Essa foi a primeira participação militar no conflito, como beligerante.

Apesar da grave situação das unidades navais, durante a reunião da Comissão Interaliada em Paris, de 30 de novembro a 3 de dezembro de 1917, portanto com o País já em estado de guerra, o representante do Brasil, ministro plenipotenciário na França Olinto Magalhães, recomendado pelo ministro da Relações Exteriores, ofereceu o envio de uma Divisão Naval para cooperar com as unidades navais que combatiam nos mares europeus. Dias mais tarde, a Inglaterra aceitou o oferecimento e consultou, por intermédio do seu Almirantado, sobre a possibilidade de a divisão ser constituída de cruzadores ligeiros e destróieres para atuar sob as ordens de um vice-almirante inglês. Nilo Peçanha respondeu que o Brasil recebera com entusiasmo a oportunidade de colaborar com os Aliados. Na mesma ocasião, acordou-se a participação de uma equipe de aviadores na Inglaterra e de uma Missão Médica Militar. Os feitos do nosso representante em Paris sintetizam bem a aplicação da máxima de Clausewitz, citada na abertura deste artigo. Sabedor da situação de abandono de nossas forças militares, ofereceu a participação da Marinha brasileira, por motivos único e exclusivos de cunho político.

## NO CUMPRIMENTO DA MISSÃO

A Missão Médica Militar, criada pelo Decreto nº 13.092, de 10 de julho de 1918, foi integrada por médicos, farmacêuticos, pessoal de Secretaria e Intendência e por 31 praças do EB, estas destinadas à guarda e à vigilância das dependências do futuro hospital, que contaria com 500 leitos, instalados em um edifício na Rue de Vaugirard, em Paris, local de um antigo convento jesuíta<sup>19</sup>. A chefia dessa equipe foi atribuída ao médico José Tomás Nabuco de Gouveia (deputado federal eleito pelo Rio Grande do Sul), que ficaria às ordens do General Aché.

Em agosto daquele ano, todos os integrantes da Missão embarcaram no navio francês *La Plata* com destino a Dacar, no Senegal<sup>20</sup>, lá chegando a 5 de setembro, quando já se encontrava ali a DNOG, da qual trataremos mais adiante. Muitos dos membros da Missão foram vitimados pela gripe espanhola, e alguns vieram a falecer. A Missão, coroada de êxito, foi extinta em fevereiro de 1919, apesar dos inúmeros apelos para a sua manutenção, levando-se em conta o reconhecimento de que tal atitude poderia nos favorecer durante a Conferência de Paz. Seis meses mais tarde, os médicos militares remanescentes na capital francesa retornaram ao Brasil, e as instalações foram doadas para a Escola de Medicina da Universidade de Paris.

Embora tenha tido pouca divulgação, logo em seguida à entrada do Brasil no conflito, em dezembro de 1917, foi criada a Comissão Brasileira de Estudos, Operação de Guerra e Compra de Material – Missão

18 Comandante em chefe da Esquadra do Pacífico, encarregada do patrulhamento da costa leste da América do Sul durante a 1ª GM. Aportou no Brasil após a revogação de neutralidade diante dos EUA.

19 Já existia em Paris o Hospital Franco-Brasileiro, mantido por cidadãos brasileiros residentes na França, cujo pessoal foi absorvido pela Missão Médica.

20 Ainda com parte da África Ocidental Francesa.

Aché, integrada por militares brasileiros e enviada à França, em janeiro de 1918, sob o comando do General Napoleão Felipe Aché, para operar junto ao Exército francês, conhecer as modernas técnicas de organização e combate empregadas no *front* ocidental e inteirar-se da doutrina militar francesa e de seus armamentos, visando a uma possível aquisição pelo EB. Fruto dos trabalhos dessa comissão, que continuou com atribuições após o armistício, o Brasil contratou, em 1919, a vinda da Missão Francesa para disseminar conhecimentos para as escolas militares da nossa Força Terrestre. Em contrapartida, o País daria preferência à França na compra de armas e equipamentos bélicos em futuras negociações.

Entre as diversas ações realizadas pelos integrantes da Comissão, consta a participação de oficiais brasileiros incorporados em unidades do Exército francês, que combatiam na frente ocidental – região da França e Bélgica. O Tenente Cristóvão de Castro Barcelos, por exemplo, comandou um pelotão do 17<sup>o</sup> Regimento de Dragões – Infantaria a Cavalos – quando da perseguição a tropas alemãs que se evadiam da Bélgica. Finda a 1<sup>a</sup> GM, permaneceu na França para cursar a Escola Militar de Saint-Cyr, retornando ao Brasil em 1919. O militar teve uma carreira promissora e rápida, sendo promovido a general de brigada em setembro de 1932.

Outra grande participação junto ao Exército francês foi a do Segundo-Tenente José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque<sup>21</sup>, integrante da Comissão supramencionada, que estagiou na Escola Militar em Saint-Cyr e, em 1918, foi designado para comandar um pelotão de um esquadrão do 4<sup>o</sup> Regimento de Dragões do Exército

francês. Durante as ações, foi promovido a capitão por bravura, o que, mais tarde, o qualificaria para atingir a mais alta patente do EB, o posto de marechal.

Segundo Luiz Vinhosa, em *O Brasil e a Primeira Guerra Mundial*, obra fundamentada em documentos oficiais, o envolvimento de aviadores brasileiros iniciou-se com um terrível equívoco, que levou um bom tempo para ser desfeito, motivado por um comentário do Rei George V, que, em 27 de novembro de 1917, recebeu em audiência o ministro brasileiro Fontoura Xavier. Ao dizer que via com bons olhos o Brasil combatendo com os Aliados, o monarca sugeriu o envio de aviadores à Inglaterra para instruções, mas tal sugestão foi interpretada como uma sugestão à participação do Brasil em ações aéreas.

O fato distorcido foi apresentado ao Itamaraty como um convite do rei e logo divulgado pela imprensa. No entanto, o rei na Inglaterra não tinha poder de decisão, situação que prevalece até os dias de hoje. O *Foreign Office*<sup>22</sup>, ao conhecer a matéria, tratou de informar ao governo brasileiro que os aviadores não poderiam participar por diversas razões, como, por exemplo, excesso de pessoal e carência de equipamentos, que não pareciam ser os reais problemas, dado que havia um alto número de baixas de aviadores em combate. O ministro das Relações Exteriores avaliou que um recuo diante dessa situação deixaria o governo em maus lençóis, pois os aviadores já estavam prontos para a missão. Depois de muitas conversas e telegramas, em nome da antiga amizade entre os dois países, ficou autorizada a ida de dez aviadores, mas para treinamento.

Ao final, seguiram para a Inglaterra seis oficiais aviadores (um deles do

21 Era sobrinho de Epitácio Pessoa, Presidente da República de 1919 a 1922.

22 Equivalente ao Ministério das Relações Exteriores.

Exército) formados pela Escola de Aviação Naval e outros três da Marinha, sem qualquer experiência com a aviação<sup>23</sup>. O primeiro grupo partiu em 8 de janeiro de 1918, e o segundo em 26 do mesmo mês, a bordo dos paquetes *Barrow* e *Amazon*, respectivamente. Os oficiais chegaram na época de criação da Real Força Aérea Britânica (RAF), resultado da fusão do Royal Naval Air Service, da Marinha Real, e do Royal Flying Corps, do Exército.

Os treinamentos iniciais foram realizados em hidroaviões (aerobotes), exceção feita ao Tenente De Lamare, mais experiente, que seguiu direto para a instrução com aeronaves baseadas em terra. Todavia sofreu dois acidentes, sem ferimentos. Em outros, as consequências foram mais graves: um causou no Tenente Olavo um traumatismo craniano, deixando-o fora de ação até o armistício; outro ceifou a vida do piloto Eugênio Posolo, após um choque de aeronaves. Ao final, já brevetados, os pilotos foram designados para patrulhas antissubmarino no Canal da Mancha. Antes, porém, dois pilotos contraíram a gripe espanhola e permaneceram internados até o final dos combates, quando retornaram ao Brasil a bordo do Tênder *Belmonte*. Cada um dos aviadores que lá permaneceu até o armistício custou aos cofres públicos 1.000 libras esterlinas, como forma de pagamento das despesas e indenização por avarias provocadas nas aeronaves.

A presença de aviadores não ficou restrita à Inglaterra. Os Tenentes Mario Godinho e Fileto da Silva Santos e o Suboficial Joaquim da Silva Júnior seguiram para os EUA para estágio no US Naval Air Service e, posteriormente, participaram de patrulhamentos antissubmarino que se

estenderam após o armistício. Ao final de 1918, oficiais e praças da Marinha foram para a Itália a fim de frequentar uma escola de aviação. Sem entrar em combate, a equipe, liderada pelo Capitão de Corveta Protógenes Guimarães, realizou diversas atividades, dentre as quais destacamos as instruções na Escola de Observadores Militares, na Escola de Aviação do Exército italiano (curso de caça e acrobacia) e na Escola de Aviação Naval em Taranto, com o concurso de hidroaviões, na execução de patrulhas antissubmarino e ataques com bombas e torpedos.

Essas diversas participações renderam ao Brasil, após o armistício, a cooperação norte-americana com o concurso de militares para ministrar instrução na Escola de Aviação Naval, tendo como consequência a criação dos cursos de Mecânico Naval de Aviação e Marinheiro Especialista de Aviação. Mais tarde, após uma disputa com a Grã-Bretanha, recaiu para os EUA o envio de uma Missão Militar visando instruir, modernizar e reorganizar nossa Força Naval, com contrato efetivado em Washington, a 6 de novembro de 1922.

Positivamente, sem qualquer chance de envolvimento bélico com o concurso do EB como tropa constituída, a Marinha iniciou uma corrida para preparar unidades navais e pessoal e melhorar as instalações de apoio para sua prontificação, em atendimento ao que fora acordado nas conversações de Paris. Assim, logo ao início de 1918 foi constituída a Força Naval que deslocar-se-ia à Europa – nominada Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) –, conforme Aviso Ministerial nº 501 de 30 de janeiro, do ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar. O comando da DNOG foi

23 Na página 263 de *História Naval Brasileira*, Volume Quinto, Tomo 1B, tem-se a informação da ida de 13 oficiais para a Inglaterra.

atribuído ao Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, que assumiu o cargo a 9 de fevereiro. A essa Divisão caberia a tarefa de patrulhar a área marítima delimitada pelo triângulo Dakar-São Vicente-Gibraltar.

## A DIVISÃO NAVAL EM OPERAÇÕES DE GUERRA

Com a criação da DNOG, iniciaram-se os preparativos visando constituí-la efetivamente, bem como preparar um plano logístico de alta complexidade para sanar as carências existentes de material sobressalente e, principalmente, no abastecimento de combustível (o carvão), levando-se em conta a longa distância a percorrer até o teatro de operações europeu, onde atuaria.

Em sequência, a fim de garantir o cumprimento da missão, saltava aos olhos a necessidade de treinamento das tripulações designadas para os navios da DNOG, que passou a ser constituída pelos navios a seguir relacionados. Estão elencados também os nomes de seus respectivos comandantes quando da saída do Rio de Janeiro e dos posteriores substitutos, por ocasião das intempestivas mudanças de comando, por diversos motivos, inclusive a gripe espanhola.

– Cruzador *Rio Grande do Sul* (C-11), o capitânia – Capitão de Corveta (CC) José Machado de Castro e Silva;

– Cruzador *Bahia* (C-12) – Capitão de Fragata Tancredo de Gomensoro/CC Benjamin Goulart;

– Contratorpedeiro (CT) *Piauí* (CT-3) – CC Alfredo de Andrade Dodsworth/CT Mario Emílio de Carvalho;

– CT *Rio Grande do Norte* (CT-4) – CC José Felix da Cunha Menezes;

– CT *Parahyba* (CT-5) – CC Manoel José Nogueira Gama<sup>24</sup>/Capitão-Tenente Alberto de Lemos Bastos; e

– CT *Santa Catarina* (CT-9) – Adalberto Guimarães Bastos.

Após a designação dos navios da DNOG, o Almirante Frontin providenciou o preenchimento de claros em pessoal (oficiais foram escolhidos pelo critério de voluntariado) e o planejamento das fainas de prontificação das unidades navais, visando ao cumprimento da missão imposta. Os reparos necessários foram realizados no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, considerado antiquado, sem pessoal habilitado e sem suprimento regular de sobressalentes. Todavia era o único capaz de atender às solicitações.

Diante de tantos óbices e conforme solicitação do comandante da Divisão, à DNOG foram incorporados o Tênder *Belmonte*<sup>25</sup> e o Rebocador *Laurindo Pitta*, ambos para atender, primordialmente, às fainas de suprimento de carvão durante a travessia até a África, entre outras. Ao integrarem-se, os navios estavam sob o comando, respectivamente, do CC Benjamin Goulart (e depois dos Capitães-Tenentes Manoel Inácio Brício Guilhon e Milcíades Portela Alves<sup>26</sup>) e do Primeiro-Tenente Nelson Simas de Sousa, substituído mais tarde pelos Capitães-Tenentes Heitor Perdigão e Clodoveu Gomes.

O estado de prontificação em que se encontravam os navios não era nada alvissareiro. O Tênder *Belmonte* necessitou de muitas reformas para sua transformação de mercante para navio de guerra, em con-

24 Acometido por doença em Cherbourg, França, retornou ao Brasil, deixando o comando com o seu imediato.

25 Ex-*Valésia* – navio alemão arrestado e semissabotado, que necessitou de grandes reparos e consertos para se transformar em navio-tênder.

26 Anos mais tarde, já como integrante do Quadro de Oficiais do Corpo de Fuzileiros Navais, veio a exercer o cargo de comandante-geral.



dições de prestar apoio logístico às unidades da DNOG. Os contratorpedeiros não foram projetados para travessias longas e afastadas de suas bases, mas agora teriam de enfrentar tal situação. Os cruzadores, também obsoletos, apresentavam sérias deficiências nas turbinas de propulsão e tubulações dos condensadores, que necessitavam de substituição, itens estes sem estoques no País. O *Rio Grande do Sul*, designado capitânia, ficou retido em Santos, em dezembro de 1917, sem poder acompanhar os navios da Divisão Naval. Em outra ocasião, em plena singradura, necessitou de reparos nos condensadores.

Conforme descrito em *O Brasil e a Primeira Guerra Mundial*, durante uma conferência realizada na Escola Naval, em 23 de outubro de 1940, o futuro Almirante Renato de Almeida Guilhobel, participe do conflito, inicialmente a bordo do *Rio Grande do Sul*, manifestou-se da seguinte forma:

**Antes do adestramento, as guarnições careciam de conhecimentos para operar, com eficiência e eficácia, os sistemas de bordo**

Organizada que foi a Divisão [...] o almirante iniciou a fase preparatória para pôr os navios em estado de navegar e suportar as longas travessias que se anunciavam até a base que lhes havia sido designada: Gibraltar. Começou para ele, que arcava com a responsabilidade imensa de conduzir a bom termo esta espinhosa missão, um verdadeiro calvário: tudo eram dificuldades; não havia nos arsenais o material preciso para os reparos de urgência que se faziam necessários; o regime de economia se antepunha a todas as necessidades que surgiam e era preciso sanar sem gastar e sem pedir [...].

Na questão adestramento, consta no livro *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira* a participação, em setembro de 1913, de um exercício com a Esquadra na região da Ilha de São Sebastião (SP), assistido pelo Presidente da República e pelo ministro da Marinha e comitiva, a bordo do Navio-Transporte *Carlos Gomes*, do qual participaram, ainda, as seguintes belonaves: Encouraçados *Minas Geraes*, *São Paulo*, *Floriano* e *Deodoro*; Cruzadores *Barroso*, *Bahia* e *Rio Grande do Sul*; Cruzadores-Torpedeiros *Tupy*, *Tamoyo* e *Tymbira*; e Contratorpedeiros *Amazonas*, *Pará*, *Rio Grande do Norte*, *Alagoas*, *Parahyba*, *Sergipe*, *Paraná*, *Piauí* e *Santa Catarina*. Todavia quatro anos já haviam se passado e a

DNOG precisava se atualizar e adestrar-se para as novas situações.

Para aumentar o grau de aprestamento, foram programados, no Rio de Janeiro, exercícios na Ilha Grande e ao largo da Baía de Guanabara, tão logo

os navios fossem transmitindo ao comando o término dos reparos mais urgentes, quando poder-se-ia, então, cumprir o que fora programado para adestramento das guarnições, que careciam de conhecimentos para operar, com eficiência e eficácia, os sistemas de bordo. Durante essa fase, foram realizados intensos exercícios, que contemplaram fainas internas, comunicações navais, tiros de artilharia, táticas e formaturas no mar, entre outros.

Lembra-se que, à época de construção dos navios do PRN de 1906, os submarinos ainda não eram utilizados como arma bélica; portanto, em 1917, as técnicas e

os meios antissubmarino não eram de conhecimento das guarnições. Tampouco os navios eram dotados de hidrofones ou de qualquer sensor para detenção submarina, as cargas de profundidade, segundo o Estado-Maior da Armada, não eram eficientes e nem havia, ainda, a adoção de regras adequadas de lançamento.

Entre tantas precariedades, a que mais preocupava era a escassez de combustível, pois todos os navios eram movidos a carvão, insumo dependente de importação da Inglaterra e dos EUA<sup>27</sup>, que apresentavam índices de consumos diferenciados. Tanto que, nos grandes deslocamentos, em fase posterior da prontificação, os comandantes receberam ordens para medir o consumo de suas máquinas e atualizar suas correspondentes tabelas, dados esses

importantes para o planejamento da logística de abastecimento.

Findo todos os preparativos no Rio de Janeiro, os navios da DNOG deixaram o porto do Rio de Janeiro em 2018, de forma faseada, com destino a Fernando de Noronha, de onde partiriam para a Europa. Antes, porém, os cruzadores e os contratorpedeiros deveriam dirigir-se, respectivamente, para Recife e Natal. No dia de zarpar, o Cruzador *Rio Grande do Sul* recebeu a bordo, para as despedidas formais, o Presidente Venceslau Brás, o Ministro Alexandrino de Alencar e outras autoridades.

Segue-se um quadro que apresenta a cinemática de movimento das unidades navais, até atingirem o Arquipélago de Fernando de Noronha.

Navio	Saída	Chegada/Saída Salvador	Destino	Chegada	Observações
<i>Piahy</i>	7 maio	10 maio/21 maio	Natal	24 maio	24 julho – Saída com destino ao ponto de <i>rendez-vous</i>  25 julho – Partida para Fernando de Noronha
<i>Parahyba</i>	7 maio	10 maio/12 junho	Natal	15 junho	
<i>R. G do Norte</i> <sup>28</sup>	9 maio	12 maio/12 junho	Natal	17 julho	
<i>Santa Catarina</i>	9 maio	13 maio/21 maio	Natal	24 maio	
<i>R. G do Sul</i>	11 maio	14 maio/20 junho	Recife	24 junho	
<i>Bahia</i>	11 maio	14 maio/20 junho	Recife	24 junho	
<i>Belmonte</i>	6 julho	–	Recife	13 julho	
<i>Laurindo Pitta</i>	8 julho	ND/ND	Salvador	ND	24 julho – fundeio em F. Noronha

ND – Não determinado

<sup>27</sup> O carvão nacional continha muito enxofre e não era adequado para o uso nos navios.

<sup>28</sup> Em 14 de junho, o CT *Rio Grande do Norte* atracou no Recife para carregamento de mantimento para todos os contratorpedeiros, ali permanecendo por mais de um mês.

O Tênder *Belmonte* deixou o Rio de Janeiro carregado de carvão, mantimentos e sobressalentes, então existentes, direto para Recife, enquanto o *Laurindo Pitta* partiu para Fernando de Noronha, escalando em Salvador.

As escalas e permanências em Salvador, Recife e Natal serviram para a realização de melhoramentos finais para a grande travessia, fazendo uso de recursos próprios e locais, bem como para os adestramentos finais, com destaques para o tiro sobre alvo rebocado. Cabe ressaltar que o consumo de combustível continuava sendo o ponto nevrálgico da Divisão, tanto que, no deslocamento para o Nordeste, o *Rio Grande do Norte* ficou à matroca a 60 milhas de Salvador, sem combustível, sendo, na ocasião, auxiliado pelo *Piauí*, já atracado na capital baiana, o qual demandou em seu socorro, rebocando-o até o porto em condições desfavoráveis de mar.

Conforme a tabela apresentada, em 24 de julho, à exceção do *Laurindo Pitta*, que já se encontrava fundeado no arquipélago, os navios deixaram os portos em que estavam para se reunirem em uma determinada coordenada (*rendez-vous*), de onde partiriam para Fernando de Noronha. Sanados todos os problemas, a DNOG demandou, em 1º de agosto, o porto de Freetown, na Serra Leoa, localizada no litoral africano. Tudo o que podia ser feito e treinado, com as devidas limitações, foi implementado, o que demonstrou a determinação de nosso pessoal em melhor representar o Brasil.

O estado de prontificação foi descrito da seguinte forma pelo Almirante Prado Maia:

No dia 31 de julho, sacos de carvão, empilhados, enchem os convéses do *Bahia* e do *Rio Grande do Sul*, em suplementação às carvoeiras atopetadas. Nos destróieres, tábuas ao longo

da borda aguentavam sacos de carvão, até a altura do convés da caixa de fumaça contendo cerca de 50 toneladas suplementares. [...] A DNOG estava pronta para zarpar. Todos estavam aptos para a guerra. E a guerra, na verdade, ia ter início.

Durante a singradura, os navios seguiram as regras de escurecimento durante a noite e singravam os mares em dispositivo de cruzeiro realizando zigue-zagues, prontos para assumir dispositivos de batalha. Graças à adoção de regras de segurança e de carregamento suplementar de carvão, uma série de fainas foi executada, sendo as mais recorrentes as transferências de carvão, a partir do Rebocador *Laurindo Pitta* e do Tênder *Belmonte*, para os navios da Divisão, realizadas em alto-mar, com grandes possibilidades de ocorrência de acidentes. Outras consistiram na localização e busca do *Laurindo Pitta*, que se desgarrou da Divisão, num rebate falso de submarino e no mal desempenho do *Rio Grande do Sul*, que precisou atracar no *Belmonte* para recebimento de água e carvão. Faina idêntica aconteceu com o *Bahia*, que, adicionalmente, apresentou, por duas vezes, vazamento de tubos do condensador.

A DNOG chegou ao primeiro destino acompanhada do encouraçado inglês *Britânia*, que o recepcionara na manhã de 9 de agosto, quando ali atracou e permaneceu por 14 dias. Na primeira oportunidade, o Almirante Frontin apresentou-se ao Almirante Dawson Lees Sheppard, comandante do 9º Esquadrão de Cruzadores da Marinha Real, a quem passou a se subordinar. Depois de expor as normas a serem seguidas pela Divisão Naval, ouviu de seu comandante superior que nenhum item necessitaria ser alterado, pois todos estavam perfeitos.

A força deixou Freetown com destino a Dacar após recompletar seus estoques de mantimentos e sobressalentes e efetivar pequenos reparos. Durante a travessia, o tempo não favoreceu, pois foram dias de muitas chuvas, que prejudicaram a observação e a navegação, realizada em um litoral repleto de bancos de areia distanciados em até 90 milhas da costa. A má qualidade do combustível tampouco favoreceu o bom desempenho das máquinas, e o tempo ruim prejudicou as fainas de combustível no mar. Finalmente, em 26 de agosto, numa manhã de tempo bom, a DNOG entrou na área portuária, protegida por minas e redes antissubmarino, com previsão de atracação pelo tempo mínimo necessário a docagens, limpeza de cascos em alguns navios, pequenos consertos e reabastecimento de água, carvão, mantimentos etc.

Infelizmente, em 6 de setembro, talvez por falha do serviço médico da Divisão Naval, estourou a bordo dos navios a gripe espanhola, provavelmente adquirida em Freetown, assolando de forma agressiva e brutal todas as guarnições<sup>29</sup>, deixando um saldo de 156 mortos, que foram sepultados em Dacar.

Com todos os problemas enfrentados no combate à gripe espanhola, ao final o Almirante Frontin constatou que o estado operacional de seus navios era lastimável, o que o fez emitir um relatório ao chefe do Estado-Maior da Armada, no qual criticou o material empregado pelo Arsenal de Marinha quando dos reparos no Rio de Janeiro.

Durante a permanência na capital senegalesa, por solicitação do almirante

inglês, o Contratorpedeiro *Piahy*<sup>30</sup>, cuja tripulação naquele momento era a que apresentava menores problemas de saúde, foi destacado e designado a prestar auxílio à força naval portuguesa no entorno das Ilhas de Cabo Verde, deixando o porto em 9 de setembro. No regresso, a 19 outubro, reintegrou-se à DNOG, que deixou Dacar rumo a Gibraltar somente em 3 de novembro, com apenas quatro navios. O *Rio Grande do Sul* e o *Rio Grande do Norte* ali permaneceram para, respectivamente, substituição de tubos de condensadores perfurados e reparação de avaria em um dos eixos. O *Laurindo Pitta* recebeu ordens de regressar ao Brasil, e o *Belmonte*, por falta de disponibilidade de navios mercantes, foi empregado para o transporte de trigo, a pedido do representante da França.

A DNOG, operando com o Cruzador *Bahia* como capitânia, chegou em Gibraltar<sup>31</sup> em 10 de novembro. No dia seguinte foi assinado o armistício, não havendo, portanto, a chance de uma participação mais efetiva, sob o ponto de vista operacional. Não obstante, a convite dos países vitoriosos, a DNOG participou dos festejos comemorativos pela conquista da paz, visitando vários países. Na Inglaterra, o Almirante Frontin, comandantes de navios e diversos oficiais foram recebidos pelo Rei George V. Em Cherburgo, França, encontraram-se com o *Belmonte*, que fazia um carregamento de carvão Cardiff. Depois a Divisão rumou para Lisboa e, logo após, regressou à base em Gibraltar. Em março, o *Bahia* e os contratorpedeiros mostraram bandeira em Spezia, na Itália.

29 Sugere-se a leitura do depoimento do Capitão-Tenente Orlando Marcondes Machado, transcrito em *História Naval Brasileira*, Volume Quinto, Tomo 1B, Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro, 1997, pp. 267-273.

30 Foi necessário o reforço de pessoal bem de saúde de outros navios.

31 Estava previsto um ponto de encontro da DNOG com o encouraçado inglês *Britânia*, para juntos entrarem em Gibraltar. Entretanto, a Divisão se atrasou e o *Britânia* foi atacado e afundado por um submarino alemão.

A DNOG iniciou seu regresso ao Brasil partindo de Gibraltar em 28 de abril de 1919 e escalando em São Vicente, onde aguardou a chegada do *Rio Grande do Norte*, que se atrasara, assim como do *Belmonte*, que se integrariam à Força. Na singradura até Fernando de Noronha, a Divisão passou pelos mesmos problemas ocorridos no seu deslocamento para a África, porém sem o perigo de ataques de submarinos.

Em 23 de maio, atracou em Recife, onde já se encontrava o *Rio Grande do Sul*, sendo recebida festivamente pela população local. A 4 de junho, demandou a cidade do Rio de Janeiro, chegando em 9 de junho, sob a escolta de vários navios, quando então desfraldou a fâmula de “Fim de Comissão”. Missão cumprida<sup>32</sup>.

**Os integrantes da DNOG não puderam mostrar o seu valor no teatro de operações, mas perante o povo brasileiro deram provas de determinação, honradez e devoção em atender ao chamado da Nação**

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como vimos, no início da 1ª GM o País atravessava, havia algum tempo, graves crises, principalmente de ordem social e econômica. Suas Forças Armadas, relegadas a segundo plano desde o governo de Campos Sales, não tinham material de reposição, equipamentos, armamentos e tampouco recursos humanos em condições operacionais para um enfrentamento de crises externas, sobretudo em simultâneo com as que combatia internamente, como a Revolta do Contestado.

Entretanto enfrentou por vários anos, no campo diplomático, os impulsos imperialistas dos ingleses e franceses e, em menor grau, dos americanos. No campo interno, além do Contestado, se deparou com políticos e personalidades proeminentes, que incentivaram, durante a neutralidade, a participação do Brasil na guerra. Felizmente, o governo de Venceslau Brás a sustentou o quanto pode, até o momento em que o Império alemão iniciou uma campanha de agressão com os seus

*U-boats*, promovendo afundamento dos navios da frota mercante brasileira, prejudicando ainda mais nossa combalida economia.

Depois de declarar estado de guerra aos alemães e alinhar-se aos Aliados, em decisão tomada tempestivamente nos encontros de Paris, o Brasil acordou a participação

de forças militares no Velho Continente, a despeito das precaríssimas condições em que se encontravam suas Forças Armadas. Ao EB foram confiadas missões que dependiam somente dos seus recursos humanos especializados, que foram cumpridas a bom termo e de forma gloriosa. Entretanto, coube à MG o fardo maior em honrar as cores nacionais.

Como nas participações anteriores em eventos históricos nacionais, os bravos homens do mar receberam essa missão e se empenharam com o máximo vigor para cumpri-la, fazendo uso do que tinham em disponibilidade de navios de guerra, recur-

32 O Aviso ministerial nº 3.053, de 25 de junho de 1919, dissolveu a DNOG.

so humanos, equipamentos e sobressalentes básicos e iniciando a prontificação da Divisão Naval de Operações de Guerra, constituída para integrar as forças navais aliadas em operações no Atlântico Norte.

Enfrentando problemas de obsolescência de seus meios navais, deficiência de recursos humanos proficientes, bases de apoio inadequadas, dificuldade de obtenção de combustível e falta de verbas orçamentárias, a DNOG, a duras penas, ao chegar a um nível de prontificação mínima necessária, rumou para a África em julho de 1918. Enfrentou problemas no seu deslocamento, sendo o maior deles a gripe espanhola. Todavia, apesar do atraso que a epidemia acarretou para a Divisão chegar ao seu destino – Gibraltar –, ela não foi capaz de obstar nossos combatentes em perseguir, com abnegação, o cumprimento da missão imposta. Infelizmente, alcançou Gibraltar na véspera da assinatura do armistício.

Os integrantes da DNOG não puderam mostrar o seu valor no teatro de operações, mas perante o povo brasileiro deram provas, mais uma vez, de determinação, honradez ao juramento prestado ante o pavilhão nacional e de devoção em atender ao chamado da Nação. Ao final,

um dos intentos do Brasil foi alcançado, com a participação de uma comissão nas conferências de Paz, que deram origem ao Tratado de Versalhes.

Entretanto as lições aprendidas durante o desenrolar dos acontecimentos não serviram, absolutamente, para mudar a percepção da classe política e de governantes para promover ações que valorizassem as Forças Armadas, em observância, a tempo e a hora, aos preceitos e princípios de guerra, tão milenares e sempre atuais, necessários ao emprego e à manutenção de forças militares em condições de permanente prontidão.

Prontidão. Esse é o princípio de guerra que não foi observado antes e nem depois do conflito, pois conhecemos o estado em que se encontravam o Exército Brasileiro e a Marinha de Guerra em 1939, quando irrompeu a Segunda Guerra Mundial. Hoje continuamos, em pleno século XXI, desdenhando os mais elementares princípios de guerra. Mas, com todos os óbices ainda existentes para alcançarmos um grau de excelência na prontidão das Forças Armadas, à altura da defesa de nossos interesses, estaremos silentes, prontos e guarnecidos para atender ao chamado da Nação.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<GUERRAS>; Defesa; Primeira Guerra Mundial;

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES, Salomão Pontes. *Pelo domínio dos mares do Sul: a modernização da Marinha na Primeira República (1891-1930)* [recurso eletrônico]/Rio de Janeiro: Salomão Pontes Alves – Dados eletrônicos – Arquivo Nacional, 2017.
- BRASIL. Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914 – Regras gerais de neutralidade do Brasil no caso de guerra entre as potências estrangeiras. Brasília: Câmara dos Deputados. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-11037-4-agosto-1914-575458-publicacaooriginal-98652-pe.html>. Acesso em: 8 de jun. 2020.
- BRASIL. Decreto nº 3.361, de 26 de Outubro de 1917 – Reconhece e proclama o estado de guerra iniciado pelo Império Alemão contra o Brasil. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-3361-26-outubro-1917-776105-publicacaooriginal-139969-pl.html>. Acesso em: 8 de jun. 2020.
- BRASIL. “O novo Chefe do Estado-Maior da Armada”. *Revista Marítima Brasileira*, Ano LVII, nºs 9 e 10, p. 879-882, 1938.
- DARÓZ, Carlos Roberto Carvalho. *O Brasil na Primeira Guerra Mundial: A longa travessia*. São Paulo: Contexto, 2016.
- DARÓZ, Carlos Roberto Carvalho. *Voando na Grande Guerra: os aviadores brasileiros na 1ª Guerra Mundial*. Disponível em: <http://www.uel.br/cch/his/ISNHM/AnaisPDF/carlosreda-roz.pdf>. Acesso em: 8 de jun. 2020.
- FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. *Verbete José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque*. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/jose-pessoa-cavalcanti-de-albuquerque>. Acesso em: 26 de maio de 2020.
- INFOESCOLA. Assassinato de Francisco Ferdinando. Disponível em: <https://www.infoescola.com/historia/assassinato-de-francisco-ferdinando/>. Acesso em: 28 de mar. 2020.
- MARTINS, Hélio Leôncio. “A participação da Marinha brasileira na Primeira Grande Guerra”. *História Naval Brasileira*, Volume Quinto, Tomo 1B. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997. pp. 259-278.
- MENDONÇA, Mário F. e VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*. 3ª edição. Rio de Janeiro. SDGM. 1959.
- NAVAL. A participação da Marinha brasileira na I Guerra Mundial. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2014/07/27/a-participacao-da-marinha-do-brasil-na-i-guerra-mundial/>. Acesso em: 29 de mar. 2020.
- VINHOSA, Francisco Luiz Teixeira. *O Brasil e a Primeira Guerra Mundial: a diplomacia brasileira e as grandes potências*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2015.
- WIKIPEDIA. O Brasil na Primeira Guerra Mundial. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Brasil\\_na\\_Primeira\\_Guerra\\_Mundial](https://pt.wikipedia.org/wiki/Brasil_na_Primeira_Guerra_Mundial). Acesso em: 8 de jun. 2020.
- WIKIPEDIA. Paraná (navio). Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Paran%C3%A1\\_\(navio\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Paran%C3%A1_(navio)). Acesso em: 26 de maio de 2020.

## ANEXO

## Navios da Esquadra brasileira em 1914

Navio	Lançamento	Incorporação	Deslocamento	Baixa
E <i>Minas Geraes</i> *	10 set 1908	18 abr 1910	21.500 ton	1953
E <i>São Paulo</i> *	19 abr 1909	12 jul 1910		1951
CT-1 <i>Amazonas</i> *	11 jul 1908	31 dez 1909	640 ton (máximo)	ND
CT-2 <i>Pará</i> *	11 jul 1908	31 dez 1909		1936
CT-3 <i>Piauí</i> *	11 jul 1908	31 dez 1909		1944
CT-4 <i>Rio Grande do Norte</i> *	ND	ND		ND
CT-5 <i>Parahyba</i> *	11 jul 1908	31 dez 1909		ND
CT-6 <i>Alagoas</i> *	07 set 1909	28 fev 1910		1939
CT-7 <i>Sergipe</i> *	25 mai 1910	ND		1944
CT-8 <i>Paraná</i> *	1909	ND		1933
CT-9 <i>Santa Catarina</i> *	27 out 1909	ND		1944
CT-10 <i>Mato Grosso</i> *	22 jan 1909	1910		1946
E <i>Florianópolis</i>	jun 1899	31 dez 1900	3.162 ton	1934
E <i>Deodoro</i>	1898	20 jun 1898		1924
C <i>Bahia</i> *	20 jan 1909	1910	3.150 ton	1945 Naufrágio
C <i>Rio Grande do Sul</i> *	20 abr 1909	1910		1948
CT <i>Tupy</i>	14 nov 1896	out 1897	1.037 ton	1915
CT <i>Tamoyo</i>	nov 1895	nov 1896	1.070 ton (leve)	1916
CT <i>Tymbira</i>	ND	1896	1.190 ton	ND
NTr <i>Carlos Gomes</i> <sup>33</sup>	ND	1897	1.843 ton	1923
F-1	11 jun 1913	11 dez 1913	250 ton	1933
F-3	9 nov 1913	16 mar 1914		1933
F-5	4 jan 1914	6 jun 1914		1933
C <i>Barroso</i>	1896	25 ago 1896	3.446 ton	1931
C <i>Tiradentes</i>	1892	ND	705 ton	1919
C <i>República</i>	1892	ND	1.231 ton	1920
C <i>Tamandaré</i>	1890	1897	4.537 ton	1915
Tênder <i>Ceará</i>	7 set 1915	28 abr 1917	3.500 ton	1946
Iate <i>José Bonifácio</i>	ND	ND	ND	Tênder
Flotilha do Amazonas	2 canhoneiras e 2 avisos			
Flotilha do Mato Grosso	1 monitor e 2 avisos			

Legenda:	F – Submarinos classe <i>Foca</i>
E – Encouraçado	NTr – Navio-Transporte
C – Cruzador	ND – Não disponível
CT – Contratorpedeiro	* Pertencente ao PRN de 1906

<sup>33</sup> Em 1917, foi classificado como navio-mineiro.