

Rebocador DNOG

A MARINHA BRASILEIRA DE 1900 A 1930

MALCOLM LYNN PEARCE
Universidade de Liverpool

O início do século XX foi um período difícil para a Marinha Brasileira. Sua influência no campo dos negócios nacionais declinou após a queda do Império e o malogro da revolta naval de 1893.¹ Não obstante essa posição de menor relevo, a Marinha acreditava ter importante papel a desempenhar. Eram necessários consideráveis recursos para o patrulhamento do vasto litoral brasileiro. A Marinha não só fiscalizava o comércio como também protegia os navios e a indústria pesqueira. A possibilidade de uma agressão armada contribuiu para determinar o vulto das necessidades da Marinha e, na eventualidade de um ataque empreendido pelo Brasil, ela teria de cumprir

a missão de manter abertas as linhas de comunicação e abastecimento. Finalmente, a despeito da forte tradição naval do Brasil, países como a Inglaterra e a Alemanha, dotados de grandes frotas mercantes, que eram protegidas por armadas igualmente poderosas, proporcionavam um exemplo a todas as nações marítimas. Além disso, os oficiais da Marinha Brasileira estavam encontrando cada vez maior dificuldade em manter uma eficiente força de combate como também, em face dos progressos alcançados no mundo inteiro e no hemisfério,² deparavam-se com grandes obstáculos para expandir o nível técnico e a competência dessa Marinha.

A falta de receptividade por eles encontrada possuía três causas. Em primeiro lugar, os ministros da Marinha não mais desfrutavam da influência que haviam possuído durante o Império. E ainda, a situação econômica do Brasil, no período que se estendeu de 1900 a 1930, impediu o desenvolvimento naval. Finalmente, durante os primeiros anos da República, a ativa participação do Exército no governo do País reduziu as possibilidades de concessão de verbas orçamentárias satisfatórias para a realização de um programa naval digno de mérito. A discrepância quantitativa entre o custo de um programa naval e o da administração financeira, relativamente normal do Exército, laborava contra o desenvolvimento da Marinha Brasileira.

O presente ensaio analisa a história da Marinha do Brasil no período que vai de 1900 a 1930. Considera, em primeiro lugar, a situação da economia brasileira e seu impacto sobre o desenvolvimento da Marinha. A compreensão das tendências econômicas subjacentes é essencial para o entendimento dos problemas com que se depararam os reformadores da Marinha do Brasil nas primeiras décadas do século XX. Em seguida, o presente trabalho examina os problemas que afetaram a Marinha Brasileira na fase anterior a 1900, e estuda como os oficiais dessa Marinha se tornaram cômicos das necessidades de sua reforma. Em terceiro lugar, este ensaio discute a importância do Programa de Construção Naval, de 1906, em face das propostas de reforma, bem como analisa o orçamento da Marinha e estuda a corrida armamentista que se verificou na Europa. Segue-se um exame das posteriores tentativas de reforma da Marinha Brasileira. Finalmente, é exposto o que se constitui nos êxitos e realizações da Marinha do Brasil, conseguidos em outros setores.

RESENHA DA ECONOMIA

Quando o Brasil ingressou no período republicano, verificaram-se grandes

esperanças de obtenção de uma estabilidade financeira que iria corresponder à nova ordem política. Todavia, a alta sem precedentes do mil-réis papel,³ ocorrida em março, abril e outubro de 1889, não perdurou após a fundação da República, em novembro do mesmo ano. A esperança dessa estabilidade desvaneceu-se desde que o Encilhamento, que foi um período de inflação desenfreada, veio afligir de maneira implacável a economia brasileira. As reformas bancárias de Rui Barbosa, realizadas em janeiro de 1890, dividiram o Brasil em três zonas, cada qual dotada de competência para emitir papel-moeda, o que facilitou sua impressão, sendo o ouro substituído por títulos do Governo, à guisa de garantia do dinheiro em circulação. A principal causa do Encilhamento residiu no acelerado incremento do volume desse papel-moeda em circulação (ver o quadro 1).

QUADRO 1. Volume do papel-moeda em circulação no Brasil, no período de 1889-1894, expresso em contos-de-réis.

1889	197.156	1892	561.216
1890	298.892	1893	631.861
1891	513.727	1894	712.359

Fonte: O. Onody. *A Inflação Brasileira, 1820-1958*. (Rio de Janeiro, 1960.) p. 28.

O volume da moeda em circulação permaneceu acima de 700 mil contos-de-réis durante os seis anos subsequentes. Esse fato, é atribuído ao enorme crescimento da rede bancária e das organizações à mesma associadas. Segundo Onody, "316 bancos foram fundados, em 1890, somente Rio de Janeiro".⁴ Esses bancos contribuíram para a circulação do papel-moeda, garantido por títulos do Governo. Tal volume de emissões não fiduciárias veio forçar a baixa do valor do mil-réis, num movimento de espiral descendente, como se depreende do exame do quadro 2.

QUADRO 2. O valor do mil-réis expresso em *pence* antigos, em 1889-1900 e 1905.

1889	26,5	1895	9
1890	23	1896	9
1891	15	1897	7,5
1892	12	1898	7
1893	11,5	1899	7
1894	10	1900	9,5
		1906	16

Fonte: O. Onody. *A Inflação Brasileira, 1820-1958*. (Rio de Janeiro, 1960.) p. 22.

Conforme categoricamente declarou o Ministro da Fazenda, em 1899, "A crise financeira é... a expressão... da superabundância do papel-moeda no mercado."⁵

Afortunadamente, a política monetária adotada pelo Presidente Campos Salles combateu essa perigosa situação. As medidas por ele aplicadas reduziram o montante do papel-moeda em circulação, controlaram o comércio e resultaram na obtenção de substanciais empréstimos no exterior, conseguidos em condições razoáveis. Esses empréstimos permitiram que o Brasil atendesse aos seus compromissos financeiros bem como reduziram a necessidade de o Governo emitir papel-moeda ou lançar títulos do Tesouro, que poderia ser utilizados como garantia do papel moeda em circulação. Dois outros fatos vieram dar estímulo ao renascimento econômico do Brasil. Em 1806, na Convenção de Taubaté, os fazendeiros de café decidiram agir em comum e, desse modo, influenciar as condições do mercado internacional desse produto, em benefício do Brasil. Em dezembro do mesmo ano foi fundada a Caixa de Conversão. Esse órgão visava proporcionar uma base ouro ao mil-réis. Todos os recursos provenientes de empréstimos obtidos no exterior e de transações efetuadas em moeda estrangeira seriam depositados na Caixa de Conversão. Com base nesse depósito, limitado por lei a 20 milhões de libras esterlinas, a Caixa de Conversão emitiria papel-moeda à taxa de 15 *pence* por mil-réis. As reservas do Tesouro complementariam esse fundo e, se a taxa de câmbio se elevasse à paridade legal, a Caixa de Conversão resgataria o papel-moeda a uma taxa fixa. Isso não só veio estabilizar as ta-

xas de câmbio como também constituiu uma ajuda ao comércio cafeeiro. As taxas de câmbio oscilaram entre 16 e 17 *pence*, e subiu o preço do café. A elevação das tarifas alfandegárias e a percentagem dos direitos aduaneiros paga em ouro conferiram às recém-criadas indústrias do Brasil proteção contra a concorrência estrangeira. Em 1912, o papel-moeda conversível em poder da Caixa da Conversão elevava em dois terços o valor do papel-moeda inconvertível. Em abril de 1910, a borracha alcançou o preço de 2,90 dólares por libra-peso, o mais alto até então registrado, o que representou o auge do malfadado *boom* desse produto. Tudo isso preparou o caminho para o desenvolvimento das bases financeiras e industriais do Brasil e também, para o crescimento alcançado no período que se estende de 1900 a 1920.

QUADRO 3. Valor das exportações brasileiras em milhões de libras esterlinas, de 1860 a 1940. Montante médio anual relativo a cada década.

1861-70	14,93	1901-10	47,57
1871-80	20,26	1911-20	68,76
1881-90	21,04	1921-30	80,54
1891-00	29,35		

Fonte: Roberto Borges Martins. "Crescimento Exportador — Desigualdade e Diversificação. Uma Comparação entre o Brasil e a República Argentina." *Cadernos do Departamento de Ciência Política*, nº 3 (março de 1976).

A economia brasileira entrou em colapso porque a guerra européia veio afetar os mercados mundiais. Embora o Brasil se beneficiasse como fornecedor de matérias primas aos combatentes, era ilusória sua segurança com base nesse comércio. A situação financeira que permitiu à política de conversão de Afonso Penna revitalizar a economia brasileira se desvaneceu. E mais ainda, o *fausto* da borracha estava se aproximando do seu fim. A partir de um modesto início, ocorrido em meados de 1905, a indústria da borracha na Maláia assumira grande vulto e, por volta de 1920, exportava 200 mil quilos desse produto, o que representava mais da metade do abaste-

cimento mundial do mesmo, sendo superior à produção total da América do Sul.⁶ A oportunidade que teria o Brasil de desenvolver a produção da borracha em base industrial foi prejudicada pela sua fácil coleta e por ausência de suporte financeiro. A Guerra Mundial foi lucrativa para o Brasil, e de 1915 a 1917 a exportação de produtos perecíveis aumentou extraordinariamente. O valor da exportação de feijão subiu de vinte e quatro mil para dez milhões de dólares; o do açúcar aumentou de três milhões para dezessete milhões de dólares; o da carne bovina frigorificada passou de um e meio milhão para quinze milhões de dólares.⁷ Mas isso constituiu porém uma lucratividade a curto prazo, porquanto, na década de vinte, os efeitos a longo prazo dos anos de desperdício começaram a ser sentidos.

QUADRO 4. A produção brasileira de 1911 a 1920 e a percentagem dos aumentos sobre períodos anteriores.

Período	Índice da produção real	Aumento
1911-13	100	—
1914-18	113,5	13,5
1919-23	136,7	20,4
1924-30	147,8	8,1

Fonte: Roberto Borges Martins, "Crescimento Exportador — Desigualdade e Diversificação. Uma Comparação entre o Brasil e a República Argentina." *Cadernos do Departamento de Ciência Política*, 3 (março de 1976), p. 83.

As flutuações da economia do Brasil tiveram importantes repercussões na Marinha. Uma política de renovação e reforma era essenciais. Conforme iremos ver, a interdependência de todas as demais áreas da reforma naval, não apenas quanto às finanças, mas também no tocante ao problema de um programa de construções navais, criaram obstáculos ao desenvolvimento da Marinha Brasileira no período que se estendeu de 1900 a 1930. A figura 1 e o quadro 6, que vêm abaixo, mostram essa interdependência. O gráfico dessa figura foi compilado dos orçamentos do

Ministério da Fazenda e dá a percentagem das despesas da Marinha em confronto com as despesas de todos os demais ministérios. Do exame da figura 1, vemos como o movimento em favor de um programa de reformas navais, ocorrido nos primeiros anos do século, resultou na aprovação e no financiamento dessas reformas, em 1906. O salto nas percentagens de despesas foi acentuado e coincidiu com os primeiros anos do surto de progresso da economia brasileira. Embora esse nível de despesas efetuadas em ouro tenha permanecido elevado durante muitos anos, foi ele sempre diminuindo. Quando a Primeira Guerra Mundial estava em seus meados, os gastos em ouro, feitos pela Marinha, haviam baixado a um nível anterior a 1906. O grande salto para a frente exauriu-se antes de poderem ser realizadas mudanças substanciais. O enorme vulto do incremento das despesas em ouro não teve a contrapartida de um aumento das dotações orçamentárias em papel-moeda. O nível dos orçamentos em papel-moeda, da Marinha, permaneceu constante, o mesmo ocorrendo no caso dos orçamentos do Exército. Os conflitos de 1893-95, a campanha de Canudos contra os jaguncos de Antônio Conselheiro (1895 a 1897), e a disputa referente ao Acre, travada com a Bolívia, exigiram grandes orçamentos para o Exército (ver quadro 5).

QUADRO 5. Percentagens dos orçamentos de despesas do Exército em face das despesas orçamentárias de todos os ministérios, relativas ao período de 1892 a 1897.

1892	12,6	1895	25,3
1893	18,2	1896	15,9
1894	31,9	1897	16,9

Fonte: *Balança da Receita e Despesa da República, 1892-1897*. (Imprensa Nacional. Rio de Janeiro.)

De 1906 a 1912, diante da ocorrência da Rebelião do Contestado,⁸ o orçamento do Exército, em papel-moeda, estabilizou-se entre 14 e 16%. Os anos que medearam entre 1906 e 1914 coincidiram com o único período de efetivo desenvolvimento naval.

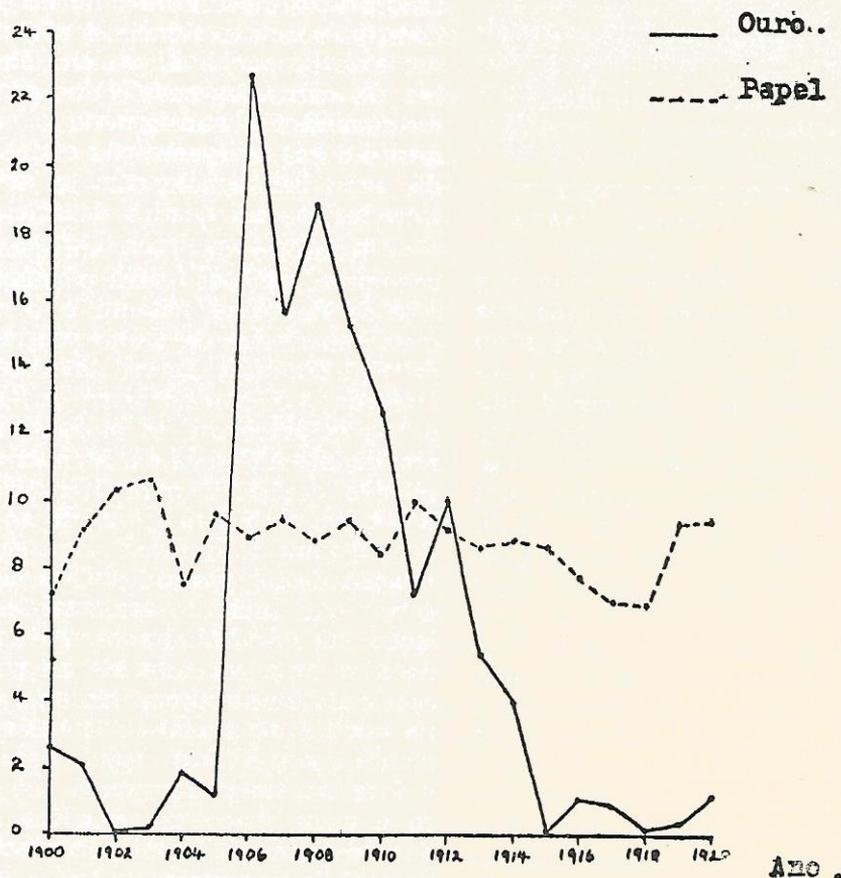
Era imperiosa a necessidade de ouro. Os pagamentos no exterior, de modo especial aqueles que teriam de ser feitos aos estaleiros ingleses, só seriam aceitos em espécie. No período que se estendeu de 1906 a 1914, não houve recursos extras, em papel-moeda, que pudessem ser aplicados no Brasil em outros setores que estavam a exigir reformas urgentes. Essa inexistência de um programa integrado de reformas e construções de navios, bem como os cortes num orçamento-ouro que havia aumentando impediram que as reformas navais alcançassem os níveis que tinham sido estabelecidos. Na década de vinte, a prosperidade brasileira chegou ao fim. Isso se refletiu na persistência

do baixo nível do orçamento da Marinha, em ouro como em papel, tendência essa que perdurou até após 1930. Tal crise no campo das finanças se reflete no quadro 6.

QUADRO 6. Tonelagem da Marinha Brasileira, expressa em milhares de toneladas: 1913-1937

1913	74,4
1919	65,6
1926	58,5
1927	60,2

Fonte: *League of Nations Armaments Year-Book. General and Statistical Information.* (Genebra, 1929) p. 79.



(Fonte: Balança da Receita e Despesa da República de 1900 a 1920. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro).

Fig. 1 — Porcentagem do orçamento de despesa da Marinha, em papel-moeda, comparada ao total referente a todos os Ministérios, de 1900 a 1920.

Em 1900, os níveis em matéria de tecnologia e tonelagem da Marinha Brasileira encontravam-se numa situação aflitiva, que impunha urgentes melhoramentos. Houve, em 1906, disponibilidade de recursos. Esse orçamento em ouro incrementado permitira fosse iniciado um programa de construções navais. No entanto, reduzindo-se cada vez mais as disponibilidades em ouro, isso impossibilitou fosse esse programa executado com êxito. A situação desoladora a que o mesmo chegou, em 1915, foi a causa das dificuldades que a Marinha iria enfrentar no decurso de muitos anos futuros. O vulto dos efeitos que a situação financeira exerceu sobre a Marinha Brasileira poderá ser testemunhado nos esforços empreendidos pelos sucessivos ministros da Marinha. Defrontaram-se eles com o árduo problema de manter os serviços a ela afetos, ao mesmo passo que buscavam alcançar a expansão e o desenvolvimento técnico tão necessários à defesa e à segurança do País.

OS PROBLEMAS HAVIAM SIDO RECONHECIDOS DE LONGA DATA

Essa proeza de equilíbrio, cada vez mais difícil, patenteia-se em toda sua plenitude nos *Relatórios do Ministério da Marinha*. Os problemas afetos ao Ministério da Marinha podem ser divididos em dois temas: o desenvolvimento técnico e o desenvolvimento profissional.⁹ É óbvia a relação existente entre um e outro. A insegurança e a debilidade que prevaleciam em matéria de finanças não permitiam a execução de grandes programas de construção de novos vasos de guerra, docas e arsenais, e impediram a execução de melhoramentos de ordem técnica em geral. Sem essa expansão, qualquer esforço com vistas a elevar o nível de instrução e competência técnica do quadro de oficiais seria um esforço inútil. Permitiria unicamente, a formação de um quadro bem preparado e capaz de aplicar, na prática, os mais recentes progressos navais, mas ao qual faltaria a oportunidade de utilizar seus conhecimentos ante a inexistência de navios e material. No entanto, se um programa

naval fosse aprovado em sua plenitude, nesse caso um quadro de oficiais carentes de preparo não poderia servir-se de maneira adequada do novo equipamento. A Marinha tinha perfeita consciência desse dilema. Em consequência disso, não só o problema do quadro de oficiais mas também o da instrução naval foram aqueles mais frequentemente discutidos nos relatórios ministeriais.

Em 1890, o então Ministro da Marinha confessava o seguinte: "Há muito tempo venho sentindo a necessidade de ser organizado um corpo de oficiais conforme os princípios estabelecidos em todas as poderosas marinhas européias..."¹⁰ Tal organização visava a estabelecer uma relação mais elevada entre o número de oficiais de baixa patente e o dos oficiais superiores; pretendia instituir critérios de promoções com base na experiência e não na idade; e se propunha a ampliar o programa de educação naval. Um programa de construções navais seria o complemento dessa reorganização e, desse modo, seria beneficiado com as reformas introduzidas no quadro de oficiais.

O Relatório de 1906 apresentou as seguintes relações entre o número de oficiais de baixa patente e o de oficiais superiores de várias marinhas: a da Grã-Bretanha apresentava uma relação de 35 para 1 entre os oficiais de baixa patente e os oficiais superiores; quanto à França e à Alemanha, essa relação era de 3 para 1; no caso da Itália, era de 5 para 1; quanto ao Japão, de 2,9 para 1; o Brasil apresentava a relação de 2,2, para 1.¹¹ O Brasil percebeu que teria de reajustar essa relação. O Vice-Almirante Alexandrino de Alencar não cessou de pregar a necessidade de ser procedida uma revisão no quadro de oficiais: "O rejuvenescimento do pessoal é medida essencial à defesa nacional, porquanto seu preparo e vigor físico são exigidos por todas as forças militares, terrestres e navais."¹² Seu argumento final é positivamente muito contundente. Diz ele o seguinte: De que nos servirá possuir artilharia naval se não dispusermos de pessoal suficientemente robusto para manobrar os canhões?"¹³

A solução do problema do excessivo número de oficiais superiores seria sua reforma compulsória. Os argumentos contrários a uma legislação desse tipo eram, porém, de três ordens: em primeiro lugar, a reforma compulsória de tais oficiais iria criar um quadro de oficiais da reserva, paralelo ao daqueles que permanecessem em serviço ativo, e poderia gerar tensões entre os dois grupos. E ainda, os oficiais que contavam longo tempo de serviço se opunham à reforma compulsória porque perderiam com ela, a possibilidade de ser promovidos com base no critério de idade. Em terceiro lugar, a reforma compulsória era considerada inconstitucional. O Artigo 75 da Constituição Brasileira estabelecia que uma pessoa só poderia ser afastada do serviço à nação "...em caso de incapacidade." O argumento a isso contraposto era o de que um indivíduo que houvesse atingido a idade para a reforma não possuía o necessário vigor físico para bem servir ao seu país. O problema, colocado em termos simples, era o seguinte: "Não é fato que a falta de vigor constitui motivo de incapacidade para a vida militar?"¹⁴ Essa controvérsia se arrastou de maneira acalorada durante muitos anos, quer na Marinha, quer no Exército.¹⁵ E se não houvessem ocorrido outros progressos em diferentes setores da reforma da Marinha, não teria sido atacada essa situação de desequilíbrio entre o número de oficiais de baixa patente e o de oficiais superiores.

O excesso de oficiais superiores tornava extremamente difícil as promoções; até mesmo os oficiais de baixa patente que tivessem um bom currículo escolar tinham poucas probabilidades de acesso em sua carreira. A falta de postos de comando também impedia as promoções. A expansão das construções navais resolveria esse problema porque aumentaria o número desses postos de comando. Todavia, a maior preocupação de parte dos oficiais superiores, em matéria de educação naval, era encontrar o adequado equilíbrio entre a teoria e a prática.

Em 1892, Mello reconhecia que "...na Inglaterra e na Alemanha os candidatos

ao oficialato na Marinha passam mais tempo embarcados do que em terra. Quero dizer que sua formação profissional é mais prática do que teórica."¹⁶ Mas a situação no Brasil era diferente da que prevalecia na Europa.



Encouraçado *Minas Gerais*.

A Marinha Britânica, por exemplo, através de todo o século XIX, fora vítima da complacência gerada pela vitória de Trafalgar. Esses anos constituíram, em sua maior parte, uma verdadeira "Idade das Trevas".¹⁷ E somente por causas das ameaças de uma guerra e da tenacidade de pessoas como Lorde John Fisher¹⁸ é que foram realizadas melhorias nessa Marinha. Novos programas de instruções foram adotados, de par com uma ativa operação de limpeza, seguida por esclarecidas melhorias no campo material e pela reforma de muitos oficiais. A ameaça que representava a Alemanha constituiu importante estímulo, e um vasto orçamento veio proporcionar os importantes recursos financeiros. Ocorreram, pois, vários motivos para que a Marinha Britânica emergisse de sua letargia. Lorde Fisher afirmou que "...as mãos de um oficial exigem treinamento, tanto quanto sua mente; e o permanente contato com seus marinheiros, desde cedo, é essencial para que sejam nele

estimuladas a autoconfiança e a capacidade de comando.”¹⁹ Esse treinamento deveria, sem dúvida, ser conjugado aos mais recentes progressos alcançados nos campos da artilharia, da armadura dos vasos de guerra, da ótica e da propulsão dos navios. A teoria naval e a prática britânicas caminhavam de mãos dadas. Os avanços técnicos expostos nas escolas navais eram aplicados ao serviço do mar porque o Governo Britânico dispunha de recursos financeiros e havia necessidade de serem seus vasos de guerra supridos com os mais modernos equipamentos. O Brasil nunca possuiu essa unidade de diretrizes no que concerne à educação naval e ao material.

Por volta da passagem do século, o Brasil se apoiava nos progressos que haviam sido alcançados na Europa Ocidental. Novas técnicas de construção naval e de produção de munições advinham da Grã-Bretanha e da Alemanha. Esses progressos criaram um dilema. A educação naval no Brasil tornava seus oficiais conscientes das mudanças tecnológicas, mas eram obrigados a servir em navios antiquados e que só dispunham de material ineficiente. Esse problema teria duas soluções: a aquisição de novos vasos de guerra e a adequada combinação entre a teoria e a prática em matéria de instrução dos oficiais.

A Marinha do Brasil enviava seus oficiais à Europa. Em 1908, “dois oficiais subalternos matricularam-se na Escola Superior de Greenwich, seis capitães foram mandados à Europa a fim de se aperfeiçoarem nas especialidades de artilharia, torpedos, minas e submarinos...”²⁰ Dessa maneira, a Marinha assenhoreava-se dos mais recentes avanços técnicos, embora o envio de seus oficiais à Europa possuísse um aspecto negativo. O quadro 7 mostra a carência de marinheiros em face do número de oficiais de engenharia. Isso revela, igualmente, como os esforços com vistas a elevar o nível de competência dos oficiais e a reduzir seu descontentamento seriam inoperantes, se deixassem de ser acompanhados de um programa de construções navais,

O quadro 7 mostra que o Brasil possuía um corpo de oficiais de engenharia (156 oficiais, em contraste com 176 dos Estados Unidos), correspondente a uma Marinha cuja potência de máquinas era de 70 mil HP, ao passo que a Marinha Norte-americana possuía uma potência dez vezes maior, ou seja, de 798 mil HP.

QUADRO 7. Potência de máquinas, número de oficiais de engenharia e sua relação, em várias marinhas.

País	Potência em milhares de HP.	Número de oficiais	HP por oficial
Alemanha	560	89	6,292
Inglaterra	2,644	646	4,092
Estados Unidos	798	176	4,534
Brasil	70	156	448

Fonte: *Marinha*. 1903, p. 23.

As reivindicações em matéria de construções navais na década de oitenta não visavam a manter a Marinha Brasileira à altura dos avanços modernos, mas, simplesmente, eram feitas, com vistas a assegurar um razoável nível de sua eficiência. Em 1893, Mello definiu de maneira precisa qual era o maior problema da Marinha do Brasil, afirmando o seguinte: “Não me tem sido possível realizar minhas intenções porque sou obrigado a subordinar-me a autorizações dadas pelo Congresso quanto à aprovação de decretos sem aumento de créditos.”²¹ Durante toda a década de noventa, o principal motivo para o retardamento e, finalmente, a estagnação da Esquadra Brasileira, residiu no problema financeiro.²² Uma declaração explícita de Barbosa constitui uma descrição, em linhas gerais, dessa conjuntura, feita de maneira sucinta: “A situação financeira do país não permite o desenvolvimento do poderio naval do Brasil...”²³ Durante esses anos, o Brasil defrontou-se incessantemente com o drama da rejeição não só de propostas específicas de reformas navais, mas também de programas de reorganização e reconstrução da Marinha. Em 1903, com exceção de dez vasos de

guerra,²⁴ a Marinha Brasileira “não possuía quaisquer outros navios dotados do mínimo valor militar.”²⁵ Igualmente inquietante era a discrepância entre os créditos aprovados para a execução de despesas e a real aplicação dos mesmos na construção naval. No período que medeou de 1891 a 1900, o Chile despendeu, em média, 24 576 contos-de-réis por ano, e possuía navios cuja tonelagem somava 28 657 toneladas, ao passo que o Brasil gastou, em igual período, a média de 28 657 contos de réis por ano, e contava apenas com um total de 27 179 toneladas.²⁶

O problema parecia ser duplo: a carência de construções navais e a aflitiva necessidade de ser procedida uma reavaliação das despesas que eram efetuadas. Uma das mais pertinentes declarações a esse respeito será, possivelmente, a que se encontra no *Relatório* do ano de 1910. “... a ação deste Ministério no tocante ao problema da constituição do nosso poderio naval poderá ser dividida em três fases distintas: a renovação do material e a efetivação do preparo dos diferentes quadros do pessoal, de maneira definida e caráter profissional; finalmente, a simplificação das normas administrativas.”²⁷

O PROGRAMA DE CONSTRUÇÕES NAVAIS DE 1906

Não obstante a ocorrência de reiteradas rejeições de programas de construção naval, foram eles sempre propostos. Todavia, o Congresso somente se dispôs a ceder em 1905. O programa de então incluía a construção de três couraçados de 12 500 a 13 mil toneladas; três cruzadores de 9 200 a 9 500 toneladas; seis lanchas antitorpedeiras de 40 toneladas; seis torpedeiras de 40 toneladas; três submarinos e um transporte.

A necessidade de um programa dessa natureza fora reconhecida, isso por várias razões. Em primeiro, conforme observamos, havia recursos financeiros disponíveis. E ainda, a Marinha Brasileira tinha atingido tal situação de decadência que sua reconstrução constituía uma questão inadiável à segu-

rança nacional. Em terceiro lugar, algumas das potências rivais do Brasil, no campo naval haviam dado início a programas de construção de vasos de guerra, cu estavam considerando planos nesse sentido.²⁸ Era uma questão de defesa nacional e do hemisfério a provisão, de parte do Governo, dos fundos para um programa de construções navais. E mais ainda, a grande era do desenvolvimento dos navios de guerra, de modo especial na Europa, punha em risco a pretensão de considerar-se o Brasil uma potência naval. Finalmente, a Guerra Russo-Japonesa estimulou, de maneira particular, um grande interesse pela Marinha do Brasil. A vitória do Japão sobre uma grande potência, que atravessava uma situação de crise, era encarada como um exemplo do que o Brasil poderia e deveria ser.

No entanto, o programa proposto em 1904 já estava superado em 1906. Os progressos decorrentes do último conflito armado, a Guerra Russo-Japonesa, reduziram o nível de eficiência do programa recém-adoptado. O mesmo não representava mais “... o máximo de poder ofensivo e defensivo que as somas a ele destinada poderiam obter-se.”²⁹

O Brasil escolhiera um momento inoportuno para aumentar o número e a eficiência de seus vasos de guerra. Embora a aquisição de couraçados tenha colocado a Marinha do Brasil, momentaneamente, acima das Marinhas da Rússia e da França, quanto a esses novos vasos de guerra, seria necessário que o Brasil efetuasse compras que mantivessem sua Marinha permanentemente atualizada para que o País pudesse se beneficiar com isso a longo prazo. Cada ano assistia o surgimento de navios de guerra maiores, bem como testemunhava progressos técnicos em matéria de armamentos e exigia maiores gastos com a defesa. A década de noventa, na qual “... a soberana classe dos couraçados, construída a um custo de quase sete milhões de libras esterlinas, via-se ameaçada, pela aceleração dos progressos técnicos, de tornar-se obsoleta praticamente antes de ser um desses vasos até mesmo encomendado.”³⁰ Esse fato constituía o pre-

núncio do ritmo do avanço no campo das construções navais que iria ocorrer a partir de 1900. Se o Brasil haveria de gastar dinheiro, isso teria de ser feito com a aplicação de seus recursos nos mais recentes tipos de navios. Entretanto, diante desses avanços, os próprios gigantes industriais da Europa debilitavam suas reservas financeiras numa desvairada competição, para que fosse obtido o navio de combate definitivo. O que quer que o Brasil adquirisse num determinado ano estaria superado no ano seguinte. Apesar disso, um vaso de guerra do último modelo haveria de ser muito superior aos barcos antiquados que se encontravam, então em serviço ativo na Marinha Brasileira.

Em 1910, seis *destroyers*, dois cruzadores e dois *scouts* estavam sendo submetidos a provas. Seu custo até então havia sido de aproximadamente, 5250 mil libras esterlinas. Os programas navais representavam o compromisso de vultosas somas, mas seu pagamento poderia ser estendido através de vários anos. Essas imensas quantias exigiam que o País ficasse satisfeito com aquilo que comprasse. E isso se revelou difícil numa época de desenvolvimento naval de natureza global. Um programa estabelecido em 1905 e parcialmente implementado no período que se estendeu de 1906 a 1910 revelou-se, em 1915, totalmente superado. O *Relatório* (do Ministro da Marinha) desse ano referiu-se à rejeição do terceiro couraçado, o *Rio de Janeiro*, bem como o abandono do programa naval de 1906, em sua expressão de conjunto. Alexandrino de Alencar percebeu que seria sábio obter "...os melhores, mais modernos e indispensáveis tipos de produtos... (e evitar)... despesas excessivas com a aquisição de material de pouco valor."³¹ Quando da aprovação do programa naval, ele estava convencido de que "...o tipo do couraçado se destinava a permanecer como o núcleo... (da)... esquadra."³² Entretanto, durante a construção dos dois primeiros couraçados tornou-se possível prever "...uma inevitável transformação futura dos grandes vasos de guerra desse tipo."³³ Novos avanços no

campo da balística haviam tornado necessária a permanente atualização dos contratos e a encomenda de um cruzador, o *Riachuelo*, de 30 500 toneladas, armado de canhões de quinze polegadas. Todavia, "infelizmente, a situação financeira do país e a conflagração européia agiram de concerto para determinar um atraso na construção desse vaso de guerra."³⁴ Na realidade, o *Riachuelo* jamais arvorou a Bandeira Brasileira porque foi vendido, ainda inacabado, ao Governo turco.

Uma reflexão acerca dessa súbita parada no desenvolvimento da Marinha do Brasil foi feita anos depois quando Alexandrino de Alencar informou que "O Governo Italiano acabara de apresentar um projeto de lei estabelecendo um prazo para o serviço ativo de todas as classes de navios."³⁵ Esse limite de idade obedeceria a uma escala gradual, que se estenderia de doze a vinte anos, conforme o tipo de vaso de guerra. O Brasil sofreu as agruras impostas por sua falta de capacidade financeira, pelos espetaculares avanços no campo da engenharia naval e da balística, bem como padeceu em virtude das conseqüências do período de intropspecção que ocorreu na Europa, de 1914 a 1918. Isso se evidenciou no relatório em que Alexandrino de Alencar revelou que "todos os nossos cruzadores, lancha antitorpedeiras e submarinos excedem tais limites de idade e, por conseguinte, deverão ser afastados do serviço ativo."³⁶

Não obstante tudo isso, um programa naval que fora estabelecido sem se tomar em consideração que o mesmo poderia, afinal, ser uma frustração, representava um estímulo para que se efetuasse uma reavaliação de outros aspectos da Marinha Brasileira.

POSTERIORES TENTATIVAS DE REFORMAS A MÉDIO PRAZO

Interrompemos nossas considerações sobre o problema do quadro de oficiais ao tratarmos da controvérsia sobre a constitucionalidade da reforma compulsória. Seria esta uma medida capaz de corrigir o desequilíbrio entre o número

de oficiais de baixas patentes e o dos oficiais superiores. Entretanto, em face do programa de construções navais, e também da oposição levantada à idéia dessa reforma compulsória, o problema foi atacado do ponto de vista quantitativo e não do ângulo qualitativo. À medida que novos vasos de guerra se tornassem disponíveis, oficiais superiores iriam exercer seu comando. Ao assumirem esses postos de comando, cada um deles teria necessidade de ser complementado por oficiais de baixas patentes. Infelizmente, embora isso proporcionasse uma relação de 3,2 para 1, semelhante à das marinhas européias,³⁷ não resolveu quaisquer problemas. Ao contrário, veio criá-los.

A medida em que o programa naval foi desativado, em consequência da falta de recursos financeiros e da preocupação que dominava a Europa, assim também a política de estímulo ao recrutamento de oficiais de baixas patentes se revleou mal orientada. Esse excesso de oficiais tornou ainda mais crítico o problema da promoção dos oficiais idosos. Embora o número de oficiais tenha diminuído gradativamente, somente no final da década de vinte é que se restabeleceu um certo equilíbrio. Muitos oficiais subalternos eram "...obrigados a submeter-se ao cumprimento de tarefas comuns, que seriam atribuições de inferiores e suboficiais..."³⁸ Na realidade, o Brasil estaria em melhor situação com uma relação de 2,2 para 1 entre os oficiais superiores e os de baixas patentes, exatamente a que existia em 1906, quando esses dados numéricos determinaram um prolongado debate com vistas ao rejuvenescimento do quadro de oficiais. O engano surgira diante da elevada relação entre os oficiais de patentes inferiores e os oficiais superiores, que predominava na Europa. Essa relação era elevada pela forte razão de que a maioria dos oficiais de altas patentes ocupavam postos de comando, existindo, pois, legítima necessidade de haver um maior número de oficiais de patentes inferiores. A Marinha Brasileira não contava com tantos postos de comando. Aumentando o número de

oficiais de baixas patentes, o Brasil criara uma relação que se coadunava com um tipo de quadro de pessoal, que o País não possuía.

O quadro 8 mostra o crescimento do corpo de oficiais da Marinha Brasileira durante o período subsequente à aprovação do programa naval. Embora o número de oficiais tenha diminuído gradativamente, somente no final da década de vinte é que se restabeleceu um certo equilíbrio.

QUADRO 8. Percentagem dos oficiais e marinheiros na Marinha Brasileira, no período de 1910 a 1927.

Ano	Oficiais	Marinheiros
1910	26,2	73,8
1911	34,1	65,9
1912	31,2	68,8
1919	24,6	75,4
1920	26,5	73,4
1921	23,2	76,8
1925	19,6	80,4
1926	17,9	82,1
1927	18,5	81,5

Fonte: *Estado de Minas Gerais (República dos Estados Unidos do Brasil). Secretaria da Agricultura, Serviço de Estatística Geral, Diretor M. A. Teixeira de Freitas, Carteira Estatística de Minas Gerais*. Edição de 1929. (Belo Horizonte, 1919), p. 266.

As necessidades do Brasil estavam na dependência de determinadas circunstâncias bem como no desenvolvimento do programa naval. Um plano de construções navais teria conferido sentido ao aumento do número de oficiais de baixas patentes. Esse plano, entretanto, jamais alcançou metas de suficiente vulto, capazes de assegurar o afluxo em massa de oficiais de baixas patentes. Um plano mais sensato, advogado em 1920, importava na redução do número de oficiais superiores mediante a aprovação "...de uma lei nova... que concederia vantagens excepcionais aos militares que optassem pela reforma e... receberia maior soldo, superior ao daqueles que permanecessem na ativa."³⁹ Leis complementares colocariam na reserva, com encargos de segunda linha, um maior número de oficiais.⁴⁰ Esses dois proje-

tos seriam implementados por uma reorganização do sistema de promoções, empregado o critério de idade até o posto de capitão-tenente, e adotado o princípio do mérito quanto aos postos superiores a este. A experiência obtida deveria proporcionar o critério-chave. Qualquer outro sistema que pudesse ser adotado iria determinar imensa demora nas promoções. Isso significava que havia mais do que um simples excesso de oficiais de baixas patentes. Em 1920, esses oficiais eram "...tão superabundantes a ponto de seu número sufocar todas as suas aspirações e eliminar qualquer sentimento que pudesse acaso indicar um futuro promissor para os membros de um quadro em tão míseras condições."⁴¹

O problema não se limitava apenas ao número de oficiais e às suas ambições, sendo também uma questão de qualidade. Em 1914, os rapazes recém-egressos da Escola Naval "não sabiam atirar bem com canhões; tampouco manejavam bem as armas manuais; padeciam de enjôo do mar; não estavam informados a respeito do cerimonial da Marinha; não conheciam as leis militares; e não possuíam, até mesmo uma vaga noção do que era um vaso de guerra e sua utilização. Em conclusão: a Escola Naval cria indivíduos sem profissão, ou pior do que isso, dotados de uma profissão... quase totalmente destituída da verdade essencial e perfeita que consiste na ação e na experiência."⁴² Em 1920, a Marinha Brasileira encontrava-se na mesma situação em que se achava em 1910. Efetivamente, Soares de Moura admitiu que "a decadência do nosso poderio naval é tão grave que eu hesito em dar-lhe publicidade."⁴⁴

Era por demais evidente a importância que teria uma reorganização geral da Marinha Brasileira, mas os planos que foram apresentados tiveram de lutar contra o conservantismo e defrontar-se com a insuficiência de recursos. Uma sensata abordagem do problema da reorganização da Marinha era afastada "... e o gosto pelas novidades ou a imitação de (outros) países" postos em prática, em prejuízo de um tra-

balho útil, ditado pelas nossas necessidades e baseado em nossa experiência."⁴⁴ Todavia, o Brasil necessitava de ajuda do exterior. Já em 1906, haviam sido elaborados planos no sentido da vinda ao País de uma missão estrangeira. A Marinha, e também o Exército, a princípio rejeitaram essa idéia, preferindo enviar seus melhores oficiais ao exterior. Isso jamais resolveu o problema da reeducação e reorganização da Marinha, em matéria de pessoal, simplesmente criando uma elite afastada do resto do quadro de oficiais, em consequência de sua experiência, sem paralelo, adquirida fora do País. A melhor maneira de obter uma consultoria estrangeira consistiria em fazê-la vir para o Brasil. Isso permitiria um contato imediato com o maior número de oficiais, ao invés de serem alguns deles afastados de seu ambiente natural, unicamente para serem substituídos ao cabo de dois anos. O êxito alcançado pela Missão Militar Francesa, chefiada pelo General Gamelin, que começou a trabalhar no Brasil em 1919, persuadiu a Marinha a buscar ajuda análoga. O segundo motivo que a levaria a isso consistiu na visão adquirida ao ecerrar-se a Guerra Mundial, de que os setores de máquinas, engenharia e balística haviam sofrido acentuadas transformações. A Marinha Brasileira necessitava urgentemente de uma revisão a ser procedida à luz desses novos avanços. Ante o fato de que um grupo de oficiais norte-americanos já estavam exercendo funções docentes na Escola Naval, a opção do Brasil tornou-se relativamente simples. Assim, uma missão naval norte-americana começou a trabalhar no País em dezembro de 1922. Paralelamente a esse estímulo externo e em consequência do mesmo, foram realizados esforços com vistas a corrigir os onipresentes erros em referência a um quadro de oficiais carente de equilíbrio, a instituir um programa realista de formação de oficiais, e a reorganizar uma esquadra que se encontrava em estado de decadência.

Tanto o Exército quanto a Marinha haviam estabelecido planos para a implantação de um sistema de promoções baseado no princípio do mérito. As leis

relativas a promoções, que existiam, não tinham sido alteradas desde 1891.⁴⁵ O princípio da antigüidade criava dois problemas. Em primeiro lugar, a capacidade de oficiais superiores já idosos constituiria obviamente uma dificuldade em tempo de guerra. E ainda, as ambições dos oficiais de patentes inferiores haviam sido sufocadas, ao passo que seu descontentamento era nutrido pela falta de oportunidades de promoção. O problema persistiu durante toda a década de vinte. Foi inúmeras vezes debatido, não apenas nos círculos navais, mas também na esfera política. No entanto, apesar de todas as promessas verbais que foram feitas, o citado desequilíbrio perdurou. Os políticos comprometeram-se a efetuar a redução da percentagem dos oficiais promovidos por antigüidade e, também, a rever inteiramente todo o sistema de promoções. Em 1929, entretanto, a despeito dessas promessas, o Exército e a Marinha ainda continuavam a exigir sua reorganização, bem como a redução dos limites de idade para a reforma. Recomendava-se fosse aprovada uma nova lei de promoções, que seriam baseadas no mérito, e fosse assegurado um número anual de promoções a cada posto. A longa luta em favor de um novo sistema de promoções encerrou-se em 1931 com os projetos de leis apresentados pelo Governo Revolucionário, que atribuíram ao mérito seu devido lugar na escala das promoções. Todavia, a implementação de uma lei dessa natureza, na década de vinte, ou antes disso, teria sido prejudicada por uma administração arcaica e desorganizada.

A centralização excessiva e a falta de colaboração entre os diferentes setores da Marinha tornaram impossível a tomada de decisões efetivas em matéria de diretrizes, e a implementação de tais decisões. Essas dificuldades foram agravadas não apenas pela deficiência de informações como também pela incerteza quanto aos méritos da descentralização, em confronto com a centralização. Até mesmo em 1925, Alexandrino de Alencar julgava o seguinte: "A experiência de minha administração no período de 1914 a 1918 revelou

o valor prático da centralização..."⁴⁶ Não se tratava unicamente do dilema de concentrar-se ou não a autonomia, mas, simplesmente, a necessidade de corrigir defeitos secundários em matéria de administração. Em 1921, a mera revisão do sistema de arquivamento de papéis, a substituição da escrita manual pela datilografia, a padronização de impressos, somente isso teria facilitado a administração. A análise lúcida e lógica dos problemas e o rápido andamento dos casos pendentes poderiam ter modificado completamente uma situação na qual "...o regime do papelório constitui um obstáculo ao nosso progresso."⁴⁷ A administração deficiente não só retardava o processo do desenvolvimento da Marinha como também era dispendiosa. O quadro 9 revela que isso já havia sido percebido em 1903.

QUADRO 9. Percentagem do orçamento de despesa de várias marinhas com material bélico e administração.

País	Material bélico	Administração
França	66,9	33,1
Alemanha	86,4	13,6
Grã-Bretanha	78,5	78,5
Itália	73,6	26,4
Brasil	53,6	46,4

Fonte: *Marinha*, 1903, p. 131-132.

Existem poucas razões para acreditar-se que essa situação tenha se modificado acentuadamente à época das propostas de reforma administrativa apresentadas em 1921. Somente em 1933, quando foi adotada uma política de descentralização, combinada a uma eficiente comunicação interdepartamental, o Brasil realizou progressos reais no campo do problema capital que afetava a administração.

O desperdício de fundos com a administração reduzia as somas disponíveis para a aquisição de material, embora os programas navais, em sua totalidade, tendessem a ser providos de recursos através de orçamentos especiais. Em 1925, a Marinha necessitava, urgente-

mente, de novos vasos de guerra. Elaboraram-se planos para a aquisição de três cruzadores de 10 mil toneladas, quinze *destroyers* de mil a 1 200 toneladas, e dez submarinos de mil toneladas. Seu custo estimado em 13 500 mil libras esterlinas, foi distribuído por dez anos. A questão financeira, porém, revelou-se como sempre um obstáculo.

Em 1930 a Marinha Brasileira pouco avançara desde o início do século. Ainda se ressentia do eterno problema das promoções, como dos referentes ao desequilíbrio entre os postos do oficialato, e do malogro em conseguir uma adequada formação profissional que abrangesse todos os níveis do pessoal. Carecia de material e de navios, sobrelendo a tudo isso a insuficiência de recursos financeiros. Mas esses problemas haviam sido identificados. E mais ainda, estavam sendo elaborados planos pormenorizados, apresentados por eloqüentes porta-vozes da Armada. Em terceiro lugar, a influência da Missal Naval Norte-Americana fora um estímulo para o desenvolvimento da Marinha Brasileira. Em última instância, porém, os esforços no propósito de reestruturar essa Marinha malograram por falta de base financeira. Era incontestável, porém, o desejo de realizar-se uma reforma naval. Entretanto, de modo geral todas as propostas nesse sentido não conseguiram reorganizar a Marinha Brasileira, persistindo um insatisfatório estado de coisas. Não obstante, o ânimo reformista, a compreensão da existência de um espírito profissional e o sentimento de um dever nacional em causa podem ser percebidos em muitos planos e progressos, no período que se estende de 1900 a 1930.

REALIZAÇÕES ALCANÇADAS EM OUTROS SETORES

A defesa era uma preocupação evidente da Marinha. De 1900 a 1930, ela jamais possuía quadros ou recursos capazes de assegurar a plena defesa do extenso litoral brasileiro. Tanto a Marinha quanto o Exército sofriam dessa mesma limitação. As duas Forças Ar-

madas chegaram a uma conclusão idêntica: era imprescindível a criação do serviço militar obrigatório. O mesmo existia teoricamente,⁴⁸ mas o problema residia em tornar operante o processo de recrutamento. Os opositores do serviço militar obrigatório o criticavam com base em argumentos de caráter individualista. Segundo muitos desses adversários do serviço militar obrigatório, sua inconstitucionalidade feria os direitos individuais. Além disso, seria difícil identificar os homens que tivessem atingido a idade para a prestação do serviço às Forças Armadas, em consequência do caos que reinava nos registros de nascimento e da forte migração interna que existia na época. Outrossim, muitos jovens fugiam de seus lares, dispondo-se a assim proceder para evitar a possibilidade de serem convocados a prestar serviço militar.

Num esforço com vistas a superar a falta de pessoal, a Marinha pretendeu que o recrutamento fosse centrado nas frotas mercantes e desportivas, e nas pessoas que se dedicavam às atividades da pesca.⁴⁹ Os operários que trabalhavam em terra não só julgaram que os salários pagos pelas indústrias constituíam melhores perspectivas do que o soldo naval, como também não possuíam aptidão para servir no mar, a qual seria encontrada nos filhos de pescadores. Visando a esse propósito, a Marinha buscou empenhadamente desenvolver no Brasil a indústria pesqueira. Essa indústria proporcionaria alimentos e um pronto suprimento de recrutas, bem como sua expansão seria de benefício geral.

Em 1920, o Dr. W. Field, especialista norte-americano em pesca, empreendeu uma viagem a bordo do *José Bonifácio* ao longo da costa brasileira, fundando colônias para o treinamento de pescadores. Obteve acentuado êxito, e "no Ceará, 1 500 pescadores matricularam-se nas sete colônias instaladas em Fortaleza."⁵⁰ Isso constituiu, na realidade, a culminação das idéias propugnadas em 1901. A fundação da Liga Naval Brasileira e a preocupação de valer-se dos marinheiros mercantes e dos pescadores resultaram num pla-

no que se utilizaria de escolas profissionais⁵¹ com a finalidade de educar "...um imenso e cada vez maior número de jovens, filhos de operários, que se dedicavam, com seus pais, à pequena indústria da pesca."⁵²

Esse projeto veio proporcionar um certo número dos recrutas de que a Marinha necessitava. Todavia, não poderia suprir a falta de homens, especialmente aqueles que constituiriam uma força de reserva e um contingente complementar de primeira linha, necessários para assegurar a defesa do litoral brasileiro. Um projeto de caráter amplo, apresentado em 1920, recomendava a criação de uma reserva de primeira linha, que seria composta de homens que tinham completado determinado período de serviço na Marinha.⁵³ Uma segunda linha consistiria em indivíduos que tivessem passado alguns anos servindo na primeira linha, a eles somados "os membros Marinha Mercante e os pescadores de alto-mar que se revelassem para isso competentes."⁵⁴ Finalmente, haveria uma terceira linha, a ser composta de "...sócios de clubes náuticos e de outros rapazes que se matriculassem nos distritos dos portos."⁵⁵

A sanção do Decreto nº 16 461, de 7 de maio de 1924, pelo Presidente Artur Bernardes, estabeleceu que o recrutamento para a Marinha seria feito segundo as mesmas diretrizes aplicadas ao recrutamento para o Exército. Os indivíduos escolhidos por sorteio entre toda a população prestariam dois anos de serviço ativo à Marinha. Todos os homens que contassem de 21 a 50 anos de idade eram considerados membros da reserva naval.⁵⁶ As Capitânicas dos Portos tornaram-se os centros administrativos encarregados do recrutamento para a Marinha. Embora essa legislação tenha enfrentado oposição de parte de certos círculos, e malgrado suas limitações de ordem administrativa, constituiu um positivo passo à frente, em matéria de incremento do vigor da Marinha, ao mesmo tempo que representou um suporte para a execução de planos progressivos, visando ao desenvolvimento da indústria marítima.

Um segundo aspecto do desenvolvimento, inteiramente diferente do primeiro, vinculou à aviação. Embora o primeiro ímpeto no sentido da prática do vôo tripulado tenha advindo de aviadores civis,⁵⁷ foi a Marinha, antecipando-se ao Exército, que previu as potencialidades da aviação, quer no campo da defesa, quer na esfera do ataque. E agiu nesse sentido. A técnica estrangeira exerceu importante papel nesse terreno, mas o novo avanço tornou-se um setor no qual o Brasil não se encontrava em posição de desvantagem tão flagrante em comparação com outras nações. Os aviões custavam muito menos do que um ccuraçado. Breves estadas no exterior consolidavam o treinamento oferecido pela Escola Brasileira de aviação.⁵⁸ A Marinha contava com sua própria escola de aviação, que possuía as seguintes finalidades: "...defesa dos portos; vigilância do litoral e prestação de outros serviços de caráter urgente; reconhecimento estratégico; conservação e reparo de material; e observação do fogo da artilharia..."⁵⁹ Em 1918, "A escola deu a instrução a 27 alunos, 7 dos quais obtiveram seus certificados de observadores e 8, suas licenças de piloto..."⁶⁰ Além dos aviões Machi, Ansaldo e Avro, a Marinha demonstrou também particular interesse pelos hidroaviões Curtiss.

Os números referentes a 1918 e 1920, apresentados no quadro 10, mostram que o número de vôos e o de horas de vôo aumentaram em 45,5 e 77%, respectivamente. Esse progresso foi incentivado pela ativa participação de estrangeiros. De modo especial, "de dezembro de 1922 a junho de 1925, o instrutor de vôo, Comandante Theodo-

QUADRO 10. Número de vôos e horas de vôo efetuados na Escola Naval de Aviação, de 1918 a 1920.

Ano	Número de vôos	horas de vôo
1919	1 344	451
1920	1 955	798

Fonte: N. F. Lavenère-Vanderley, *História da Força Aérea Brasileira*. (Rio de Janeiro, 1966.) p. 80.

re Gordon Ellyson, foi um dos membros da Missão Naval Norte-Americana...⁶¹.

A controvérsia a respeito do controle dessa força potencialmente vigorosa estendeu-se durante muitos anos. A experiência obtida na Revolução de 1924 e, de modo especial, a atividade da força aérea independente de São Paulo, culminaram na solução do problema, que era da maior importância. Foi apresentado um plano de criação de um Ministério da Aviação, que foi rejeitado. No entanto, o controle da totalidade do poderio aéreo do Brasil passou a ser da alçada do Exército, após a Revolução de 1930. A Marinha, subordinada a esse controle, continuou a desenvolver sua força aérea. Um relatório do Ministério da Marinha, elaborado em 1934, informa que “durante o ano que findou foram criados cinco setores aéreos da Diretoria de Aeronáutica... (como também)... uma reserva naval de segunda categoria.”

O estabelecimento da aviação no Brasil demonstrou ser a Marinha progressista e previdente, informada a respeito dos mais recentes avanços no campo da ciência. Sendo-lhe dada uma oportunidade para isso, poderia pôr em prática esses avanços sob várias maneiras e, desse modo, melhor desempenhar-se de suas obrigações.

Finalmente, inúmeros aspectos secundários das atividades da Marinha encontraram incentivo no período que se estendeu de 1900 a 1930, tais como a instituição de manobras anuais e a fundação de um serviço de resgate marítimo.⁶² A Marinha proporcionou também informações meteorológicas, manteve faróis e realizou muitas pesquisas oceanográficas. A educação constituiu outro importante aspecto das atividades da Marinha, não só no concernente à formação de oficiais, mas também no que se refere ao fato de haver proporcionado instrução fundamental a muitos brasileiros, através do sistema de recrutamento. Em 1904, Noronha afirmou o seguinte: “Em minha opinião... o número de escolas poderá ser aumentado... sendo elas instituídas nas cidades mais pobres do litoral, onde inúmeras crianças são privadas

de... uma educação regular.”⁶³ Em 1928, o analfabetismo ainda estava sendo atacado e sua “...extinção” seria “um dos maiores e mais valiosos serviços prestados ao Brasil pela Marinha.”⁶⁴

A Marinha propôs também fosse criado o Estado Maior Misto e a “...instituição de uma comissão técnica a ser composta de oficiais do Exército, da Marinha, da Missão Militar Francesa, da Missão Naval Norte-Americana e de técnicos do Ministério da Agricultura.”⁶⁵ Estes últimos deveriam investigar o setor da indústria e estudar as possibilidades de produção de munições e da construção naval. Alexandrino de Alencar acreditava que esses planos haviam tornado “A Marinha... um dos mais eficientes pioneiros da evolução das grandes indústrias.”⁶⁶

CONCLUSÃO

A Marinha Brasileira padecia, em 1930, do mesmo mal-estar que sofrera em 1900. Até mesmo, os projetos de reformas elaborados após a Revolução não “...satisfaziam as necessidades da Marinha.”⁶⁷ Todavia, as duas situações eram diferentes: em 1930, o mal havia sido diagnosticado e vinha sendo combatido entusiasticamente, embora sem resultado. Grande número de oficiais da Marinha estavam plenamente conscientes dessas dificuldades e sabiam quais os remédios que poderiam saná-las, mas não se encontravam em condições de aplicar esses remédios. A Marinha, como instituição, tendia para o conservadorismo. Os oficiais superiores, de modo especial, mostravam-se hesitantes em matéria de mudanças porque estas seriam suscetíveis de afetá-los profundamente. Essa relutância em adotar muitos planos necessários de reformas no quadro de oficiais evidenciou-se durante todo esse período.

Um segundo problema era o financeiro. A Revolução de 1930 não veio trazer-lhe o menor alívio, e “as dificuldades financeiras em que o país se debatia... à época da Revolução de 1930 levaram o Governo Provisório a dispensar os serviços da Missão Naval Norte-americana.”⁶⁸ Foi até mesmo julgado necessário estabelecer uma co-

missão de compras que deveria superintender as despesas da Marinha.⁶⁹ A aceleração da tecnologia naval, que se processava a um ritmo sem precedentes, tornou mais complicadas as questões financeiras, de modo especial no período que se estendeu de 1900 a 1930. Novos avanços técnicos eram superados em questão de meses, não sendo aquele o momento para um país como o Brasil realizar compras de material. Infelizmente, o maior programa de construções navais foi aprovado pelo Congresso em 1905 e, por isso, defrontou-se com o problema da corrida pela produção de couraçados, na Europa. O acelerado ritmo dos progressos tecnológicos se patenteou através da permanente atualização dos contratos de construção de navios. Não apenas os vasos de guerra eram cada vez mais requintados e dispendiosos, o mesmo acontecendo com o material bélico. Até mesmo os produtos mais singelos aumentaram de preço. A Primeira Guerra Mundial acarretou aumentos que montaram a 200 e 300%, quanto a todos os tipos de produtos, desde as tintas até as munições.¹⁰

Não resta a menor dúvida, porém, que o espírito de reforma se mostrava operante. A despeito de seus problemas, a Marinha alcançou inúmeros e notáveis êxitos, não sendo os menores entre eles o fomento da aviação e o estímulo dado à indústria marítima. É interessante observar que certas inovações, embora não fossem imediatamente aplicáveis aos aspectos principais da vida naval, estabeleceram áreas periféricas importantes e auferiram as maiores vantagens do espírito de reforma desse período. No campo da aviação, por exemplo, o Brasil encontrava-se em situação de igualdade com as outras nações, na medida do possível. O mesmo não se poderia afirmar quanto à Marinha em sua expressão de conjunto. Na corrida pela posse de couraçados

o Brasil se apresentava numa situação de positiva desvantagem. Isso embora "...qualquer país que construísse uma frota desses supervasos de guerra teria de partir da estaca zero, ao lado de todos os demais países do mundo."⁷¹ Foi desde logo percebido que o couraçado seria "sobrepujado por seus sucessores, sendo considerado obsoleto no momento em que irrompeu a guerra."⁷² O Brasil verificou que os problemas institucionais inerentes à Marinha, tais como o espírito conservador e uma administração arcaica constituíam obstáculos ao verdadeiro desenvolvimento. Esses óbices intrínsecos tornaram extremamente difícil mudar toda a estrutura da Marinha. Havia necessidade de recursos financeiros para pôr em prática a reforma, mas a reorganização administrativa, por si só, resultaria numa eficiente aplicação desses recursos. Tais dificuldades fizeram com que quaisquer tentativas fossem limitadas ao ataque de problemas isolados. Desse modo, as reformas, embora desejáveis e objeto de inúmeros pronunciamentos, só lograram progredir a passo lento.

A realidade da situação econômica do Brasil, e também os problemas inatos que existiam nas instituições e junto ao pessoal da Marinha, criaram obstáculos aos planos de reformas e impediram que os mesmos produzissem frutos. A Marinha Brasileira encontrava-se em tão precária situação, em 1930, como o estivera no início do século. Entretanto, ocorrera uma positiva mudança de atitudes. Essas novas atitudes, embora coarctadas pelos problemas institucionais da Marinha, tornaram-se evidentes em muitos setores menos centrais, e contribuíram para colocar a Marinha Brasileira nos rumos da compreensão de suas limitações e da implementação de seus programas de forma.

NOTAS

1 — Para o estudo desse fato, consultem-se as seguintes fontes: A. Curtis Wilgus (Ed.) *Argentina, Brasil, And Chile Since*

Independence. (Nova York, 1963.) p. 229-33. Ver também: Almirante A. Thompson. *Guerra Civil do Brasil: Sub-*

- sídios para a História, 1893-95. (Rio de Janeiro, 1959). O Exército teve o mesmo problema.
- 2 — *Ministério da Guerra — Relatório Apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Marechal Francisco de Paula*. Maio de 1905. (Rio de Janeiro, 1905.) p. 3. Devemos "...tratar com toda franqueza a delicada situação de nossas forças militares." De ora em diante, todos os *Relatórios* serão referidos como *Marinha* ou *Guerra*, seguidos de suas datas e indicação dos números de páginas.
Guerra, 1909, p. 8. Precisamos reorganizar o Exército, "adaptando às nossas condições os preceitos e perfeições sancionadas pela experiência das nações mais avançadas.
 - 3 — Unidades da moeda brasileira correspondentes aos valores de 27 *pence* e 7 *pence*, durante o período compreendido entre os anos de 1889 e 1918.
 - 4 — Oliver Onody, *A Inflação Brasileira, 1820-1958*. (Rio de Janeiro, 1960). p. 44.
 - 5 — *Ibid.* p. 164.
 - 6 — Ver J. A. Kennedy, *A History of Malaya, A. D. 1400-1958*. (Londres, 1962.) *Ibid.* p. 191. Em 1901, o Brasil contraiu um empréstimo de 16 619 mil libras esterlinas, a juros de 4%; de 1908 a 1910, tomou um empréstimo de 100 milhões em francos-papel e outro de 140 milhões em francos-ouro, na França, a juros de 5%. Embora esses empréstimos tenham servido a um propósito imediato, o Brasil necessitaria, a longo prazo, de mais do que meros empréstimos para estabilizar sua economia.
Laurence F. Mell, "Caudilhismo versus Republicanismo", Laurence F. Hill (Ed.) *Brazil* (Berkeley e Los Angeles, 1947). p. 47.
 - 7 — Em 195, a Malaia produziu duas mil toneladas, em contraste com a principal contribuição do Brasil para as 60 mil toneladas de borracha extraída das selvas, o que constituía o total da produção do resto do mundo. Todavia, em 1920, a Nalaia exportou 200 mil toneladas de borracha, mais da metade do suprimento mundial desse produto, representando um volume superior ao da América do Sul. No mesmo período, a participação da borracha nas exportações do Brasil baixou de 23 para 3%.
Ver J. A. Kennedy, *A History of Malaya A. D. 1400-1958*. (Londres, 1962).
 - 8 — A Luta do Contestado, de 1912 a 1916, entre José Maria e seus seguidores e as forças federais do Brasil.
 - 9 — O conceito de profissionalização é de natureza complexa, e o presente ensaio não pretende tratar de qualquer de suas ramificações. Torna-se necessário, porém, estabelecer uma clara distinção entre a profissionalização de atitudes e a profissionalização organizacional. A segunda é o principal objeto do presente trabalho. Análises desse interessante problema do desenvolvimento militar poderão ser encontradas nas seguintes obras:
R. D. McKinley, "Professionalisation, Politicisation, and Civil-Military Relations. In *The Perceived Role of the Military*, M. R. Van Gils (Ed.), (Roterdão, 1971). p. 245-65.
M. D. Feeld, "Professionalisation, Politicisation, Notes on the Military and Civilian Control." In *The Perceived Role of the Military*. M. R. Van gils (Ed.). (Roterdão, 1971.) p. 267-76.
Frederick M. Nunn, "Military Professionalism and Professional Militarism in Brasil 1870-1970: Historical Perspectives and Political Implications." *Journal of Latin-American Studies*. 4 (1972), p. 29-54.
 - 10 — *Marinha*, 1890-91, p. 5.
 - 11 — *Marinha*, 1906, p. 20.
 - 12 — A. F. Alencar, "Rejuvenescimento dos Quadros da Nossa Marinha." *Revista Marítima Brasileira*. 20:3, (agosto de 1910). p. 442
 - 13 — *Ibid.*, p. 442.
 - 14 — *Revista Marítima Brasileira*. 22:6, (dezembro de 1902) p. 719.
 - 15 — *A Defesa Nacional*. 2:16 (10 de dezembro de 1915) pp. 121-112. Os reformadores do Exército julgavam que os critérios de promoção deveriam ser baseados na bravura e nos estudos, sem levar-se em consideração a hierarquia ou a idade.
 - 16 — *Marinha*, 1892, p. 9.
 - 17 — Ver N. A. M. Hodger, "The Dark Ages of the Admiralty 1869-1886. Part III: Peace, Retrenchment, and Reform 1880-85." *The Mariner's Mirror*. 62:2 (maio de 1976) pp. 121-128.
 - 18 — Richard Hough, *First Sea Lord: an Authorized Biography of Admiral Fisher*. (Londres, 1969.) p. 150.
 - 20 — *Marinha*, 198, p. 12.
 - 21 — *Marinha*, 1893, p. 18.
 - 22 — *Marinha*, 1898, p. 3.
 - 23 — *Deodoro, Floriano, Barroso, Tymbira, Tupy, Tamoyo, Riachuelo, Aquidaban, Benjamin Constant e Republica*.
 - 24 — *Marinha*, 1903, p. 5.
 - 25 — *Ibid.*, p. 3.
 - 26 — *Marinha*, 1910, p. 1.
 - 27 — O Chile, por exemplo, construiu 7 cruzadores de 1896 a 1898, e o Peru man-

- dou construir dois cruzadores na Vickers, em 1905. Entretanto, o Brasil colocou-se muito à frente dos demais países com a construção do *Minas Gerais* e do *São Paulo*. Efetivamente, foi a construção desses vasos de guerra que perturbou a tal ponto o equilíbrio do poderio naval na América do Sul que tornou necessário que a Argentina e o Chile fizessem encomendas de navios durante e após a Primeira Guerra Mundial, no propósito de contrabalançar esse equilíbrio. Ver Theodoro Caillet-Bois, *História Naval Argentina*. (Buenos Aires, 1944.) p. 524-28, e L. E. Elliot, *Chile Today and Tomorrow*. (Nova York, 1922.) p. 285-87.
- 28 — *Marinha*, 1907, p. 4. A velocidade de ataque e o uso de torpedos e de artilharia de longo alcance na Guerra Russo-Japonesa conduziram a avanços na tecnologia naval.
- 29 — Hough, *First Sea Lord*, p. 95.
- 30 — *Marinha*, 1915, p. 28.
- 31 — *Ibid.*, p. 28.
- 32 — *Ibid.*, p. 30.
- 33 — *Ibid.*, p. 57.
- 34 — *Marinha*, 1924, p. 29.
- 35 — *Ibid.*, p. 30.
- 36 — E. M. Muniz Barreto, "A Crise dos Quadros de Officiais da Armada", *Boletim do Club Naval*, 2:11, (abril de 1921) p. 156. A relação de 3,2 para 1 refere-se aos oficiais a partir do posto de primeiro-tenente. Quanto a todos os oficiais, essa relação era de 4,1 para 1.
- 37 — *Ibid.*, p. 118.
- 38 — *Ibid.*, p. 156.
- 39 — O receio da criação de uma força de reserva era infundado por essa época porquanto havia um movimento no sentido de criar-se uma bem organizada Reserva Naval, que necessitaria desses oficiais para administrá-la e controlá-la.
- 40 — Sem assinatura, "A Crise dos Quadros Officiais da Marinha". *Revista Marítima Brasileira*, 40: 1-2 (julho-agosto de 1920), p. 68.
- 41 — *Marinha*, 1914, p. 85.
- 42 — *Marinha*, 1920, p. 28.
- 43 — *Ibid.*, p. 2.
- 44 — Embora o ano de 1891 seja citado, a primeira lei de promoções data de 1873, havendo sido reconhecido que a mesma perdera "... todos os seus méritos por causa de uma longa história de abusos." *Marinha*, 1920, p. 20.
- 45 — *Marinha*, 1929, pp. 14-15.
- 46 — *Marinha*, 1925, p. 57.
- 47 — Oscar L. de Vasconcellos, "A Burocracia como Factor de Progresso e ao Alcançe de Todos." *Boletim do Clube Naval*, 4:15 (dezembro de 1921.) p. 43.
- 48 — *Guerra*, 1910, p. 3. "É impossível reorganizar o Exército com o reduzido pessoal que o Congresso lhe concedeu na lei que fixa os efetivos das Forças Armadas."
- 49 — Os planos de recrutamento de 1908 não foram postos em prática, assim como os referentes a 1874, "ambos condenados ao mesmo fim." *Guerra*, 1917, p. 3.
- 50 — *Marinha*, 1920, p. 13.
- 51 — *Ibid.*, p. 43.
- 52 — Fundada em 15 de outubro de 1901. Seus objetivos eram "... zelar pelos interesses da marinha mercante, das indústrias marítimas, da pesca e de tudo quanto se relacionasse à vida marítima, e fomentar esse espírito junto aos homens eminentes do Brasil." Santos Porto, *Revista Marítima Brasileira*, 21:2, (agosto de 1901.) p. 134.
- 53 — Escolas secundárias para meninos que demonstrassem interesse em ingressar na Marinha após a conclusão de seus estudos. Esses rapazes não seriam, necessariamente, aptos a ser oficiais.
- 54 — *Revista Marítima Brasileira*, 21:8, (fevereiro de 1902.) p. 128.
- 55 — *Marinha*, 1920, p. 42.
- 56 — *Ibid.*, p. 42.
- 57 — *Ibid.*, p. 42.
- 58 — Com algumas exceções, como a dos indivíduos privados de seus direitos de cidadãos, e apenas os filhos de pais idosos.
- 59 — Um dos mais famosos pioneiros dos vãos tripulados foi o brasileiro Santos Dumont.
- 60 — O Exército demonstrou desde cedo vivo interesse pela aviação. *Guerra*, 1904, Anexo B, p. 14, no qual é citado um decreto autorizando dois oficiais de baixa patente a realizar, na Europa, experiências com uma invenção — um meio de transporte aéreo. No entanto, em 1918 a Marinha já enviava seus oficiais para fazerem estudos na Escola Naval de Aviação. (*Marinha*, 1918, p. 115.) Só mais tarde, o Exército revelou interesse pela aviação, comparável ao da Marinha.
- 61 — Essa escola foi fundada em 2 de fevereiro de 1914, e a Escola Naval foi instituída pelo Decreto nº 12.167, de 23 de agosto de 1916, sendo localizada na Ilha das Enxadas.
- 62 — N. P. Lavenère-Wanderley, *História da Força Aérea Brasileira*, (Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, 1966.) p. 76.

- 63 — *Marinha*, 1918, p. 115.
- 64 — N. F. Lavenère-Wanderley, *História da Força Aérea Brasileira*, p. 80-81.
- 65 — Ministério da Marinha, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, Lata 2, Pasta 2. Relatório do Vice-Almirante Protógenes Pereira Guimarães.
- 66 — Estabelecida em 1901.
- 67 — *Marinha*, 1904, p. 39.
- 68 — Anônimo, "Alfabetização da Marinha de Guerra." *Revista Marítima Brasileira*, 47-12, (junho de 1928.) p. 1.777.
- 69 — *Marinha*, 1927, p. 23.
- 70 — Thiers Fleming, *Subsídios Elaborados em 1932 para a História da Marinha de Guerra do Brasil*. (Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1956.)
- 71 — *Processos da Presidência da República*, Lata 2, Pasta 2, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, p. 2.
- 72 — *Ibid.*, p. 3.
- 73 — *Marinha*, 1917, p. 159.
- 74 — Hough, *First Sea Lord*, p. 236.
- 75 — *Ibid.*, p. 240.

