

A modernização da Marinha Brasileira no início do século XX na visão da imprensa: os jornais *O Paiz* e *Correio da Manhã* *

Gabriela Carames Beskow

Doutora em Ciências Sociais em Desenvolvimento Agricultura e Sociedade pelo CPDA/UFRRJ. Estudante do Curso de Especialização em História Militar da Unisul. Professora de Ensino Básico, Técnico e Tecnológico da Escola de Aprendizes-Marinheiros de Santa Catarina.

RESUMO

O objetivo deste artigo é analisar o discurso elaborado pela imprensa sobre a modernização da Marinha Brasileira ocorrida na primeira década do século XX. Para tal, serão utilizados como fontes dois jornais de grande circulação na época, e que representam posições políticas opostas: (1) *O Paiz* (situacionista) e (2) *Correio da Manhã* (oposicionista). A partir destas análises, buscamos refletir sobre como o processo de modernização era apresentado à opinião pública, e qual a importância atribuída pela imprensa ao desenvolvimento do poder naval no contexto da política exterior brasileira.

PALAVRAS-CHAVE: Poder Naval; Modernização da Marinha; Imprensa

ABSTRACT

The present article aims at analyzing the press discourse about the modernization of the Brazilian Navy, which occurred in the first decade of the twentieth century. The corpus for analysis is composed by two major newspapers at that time, which represent opposing political positions: (1) *O Paiz* (situacionist) and (2) *Correio da Manhã* (opposicionist). Based on the analyses, we reflect on how the modernization process was presented to the audience, and the importance attributed by the press to the development of naval power in the context of the Brazilian foreign policy.

KEYWORDS: Naval Power; Modernization of the Navy; Press

No início do século XX, o estado de enfraquecimento em que se encontrava o nosso poder naval era ponto comum entre militares e a opinião pública, mas, devido às crises financeiras que abalaram o país, e sem tecnologia nacional capaz de permitir a construção própria dos meios navais, era difícil a mobilização de recursos para o investimento necessário. Depois de grandes debates nos meios políticos, foi aprovado o decreto nº 1.296, de 14 de dezembro de 1904, autorizando uma série de medidas para a modernização da Marinha, posteriormente substituído, em 1906, pelo decreto nº 1.567.

Diversos estudos que abordam o tema da modernização ocorrida na primeira década do século XX analisam os debates internos da Marinha sobre os parâmetros desta modernização, ou tratam da sua importância no campo da história da política externa brasileira. Mas

* Artigo recebido em 10 de outubro de 2014 e aprovado para publicação em 06 de novembro de 2014.

como foi que outros setores da sociedade perceberam este processo? Esta pergunta oferece múltiplas possibilidades de resposta. De nossa parte, propomos dar um pequeno passo nesta direção, escolhendo jornais da época como objeto de análise.

Desde o final do século XIX, a imprensa passava por transformações. Ocorreram mudanças no aspecto técnico e a profissionalização dos jornais, mas sem a perda de seu caráter opinativo, já que não predominava, ainda, a afirmação de uma posição de neutralidade diante das notícias apresentadas. As novidades técnicas permitiam o aumento do número de exemplares, e o avanço nos transportes proporcionava a ampliação do público atingido, mesmo tendo-se em vista que o público leitor deste período é limitado pela questão da alfabetização.

Os jornais escolhidos para este trabalho foram *O Paiz* e *Correio da Manhã*. São jornais de grande circulação na época, parte do que podemos chamar de “grande imprensa”. Entre os jornais que poderiam ser escolhidos, a opção por estes dois foi feita com base na premissa de que estes periódicos claramente se alinhavam à “situação” (*O Paiz*) e à “oposição” (*Correio da Manhã*) ao governo. Analisando artigos entre os anos de 1904 e 1910, buscamos perceber em quais assuntos os jornais têm visões aproximadas ou divergentes, mesmo representando discursos politicamente opostos.

Segundo Souza (2002), a grande imprensa da época, considerada a formadora de opinião, se compunha pelos seguintes jornais: *Jornal do Comércio* (1826), *O Correio Paulistano* (1854), *A Província* e, depois da República, *O Estado de S. Paulo* (1875), *Gazeta de Notícias* (1875), *O Paiz* (1884), *A Platéia* (1888), *Jornal do Brasil* (1891) e *Correio da Manhã* (1901). Na questão política, estes jornais se posicionavam claramente. Existiram os jornais que se aliaram ao poder estabelecido, sendo ostensivamente subsidiados pelo governo – o Presidente Campos Sales, por exemplo, não tinha nenhum melindre em assumir esta conduta –, ao mesmo tempo em que se concretizava uma virulenta oposição em jornais concorrentes. Sodré chama atenção para a dimensão individual que assumiram os dis-

curso, com a exaltação ou a destruição do indivíduo que faz a política: “Não se trata de condenar a orientações, ou a decisão, ou os princípios – a política, em suma – desta ou daquela personalidade; trata-se de destruir a pessoa, o indivíduo” (SODRÉ, 1966, p. 277). Afirma, ainda, que essa clara distinção se tipifica nos extremos: o extremo e virulento oposicionismo do *Correio da Manhã*, em oposição ao extremo servilismo representado por *O Paiz*. Esta característica de posições opostas nos levou a escolher os dois jornais como fonte de análise.

Segundo Sodré, o *Correio da Manhã*

Vinha romper, efetivamente, o cantochão de louvores ao governo Campos Sales que presidia a política de estagnação, onerando terrivelmente as classes populares. Quebrava a placidez aparente, alcançada pelo suborno, pela sistemática corrupção, institucionalizada a compra da opinião da imprensa. (...) Daí por diante, e em toda a República Velha, que ajudou a derrocar, o jornal de Edmundo Bittencourt foi, realmente, veículo dos sentimentos e motivos da pequena burguesia urbana, em papel dos mais relevantes (SODRÉ, 1966, p. 287).

Em 1901, Edmundo Bittencourt comprou o material do periódico *A Imprensa*, fechado por conta da crise financeira que o atingiu, e arrendou um prédio na Rua do Ouvidor. Em 15 de junho do mesmo ano foi lançado o *Correio da Manhã*. O redator-chefe era Leão Veloso Filho, que assinava como Gil Vidal; na secretaria, trabalhava Heitor Melo, e, na redação, Vicente Piragibe, Antônio Sales, Osmundo Pimentel e João Itibirê da Cunha. Alguns dos colaboradores mais destacados foram José Veríssimo, Artur Azevedo, Carlos de Laet, Coelho Neto, Medeiros e Albuquerque, Morales de los Rios, e Melo Moraes Filho (SODRÉ, 1966).

Quando o *Correio da Manhã* nasceu, o jornal *O Paiz* estava prestes a completar 15 anos: foi lançado em 1º de outubro de 1884, pelo empresário João José dos Reis Júnior (Conde de São Salvador de Matozinhos). Rui Barbosa foi o primeiro redator-chefe, e em

seus primeiros anos o jornal se envolveu nas campanhas abolicionista e republicana. Logo Rui Barbosa foi substituído por Quintino Bocaiúva que, como um dos fundadores do Partido Republicano, acabou consolidando a causa do partido, apesar de não adotar, no geral, uma posição fortemente partidária ou panfletária (BIBLIOTECA NACIONAL, s.d.). O crescimento do jornal era propagandeado com um *slogan* que por muitos anos esteve presente no cabeçalho da edição “*O Paiz é a folha de maior tiragem e de maior circulação da América Latina*”.

Logo no início da República, o jornal passou por algumas mudanças, sendo vendido. Após se posicionar a favor da realização das eleições no governo de Floriano Peixoto, e depois contra Prudente de Moraes, o jornal assumiu uma postura totalmente governista quando da campanha e vitória de Campos Sales. Este novo momento foi marcado pelo embate com o *Correio da Manhã* que, como vimos, adotou uma postura oposicionista. Com a saída de Quintino Bocaiúva (mesmo que tenha mantido sua influência ainda por longo tempo) chega à diretoria João de Sousa Laje; o secretário era Jovino Aires; a redação era composta por Gastão Bousquet, Oscar Guanabario e Eduardo Salamonde; e na reportagem, Jarbas de Carvalho, Virgílio de Sá Pereira, Gustavo de Lacerda. Entre os colaboradores, pode-se destacar Arthur Azevedo. Sodré (1966) afirma que Laje soube contornar a crise financeira do jornal com o apoio irrestrito ao governo, que se manteve forte durante a presidência de Hermes da Fonseca.

Acreditamos que o posicionamento político destes jornais tem grande peso na visão que eles elaboraram sobre as propostas de reforma da Marinha e a sua importância diante do cenário político internacional. Analisamos estas visões por eles construídas em articulação com as principais questões que marcaram este período.

CORREIO DA MANHÃ E O PAIZ NO DEBATE SOBRE A MODERNIZAÇÃO DA MARINHA

Desde meados do século XIX, o desenvolvimento promovido pela Revolução In-

dustrial permitiu importantes mudanças tecnológicas dos meios navais. Uma das principais foi o fim dos navios de linha com cascos de madeira, substituídos pelos dotados de couraça, capazes de resistir aos novos projéteis que tinham elevado o poder de destruição nos combates navais. Apesar da modernização sofrida pelos meios navais durante a Guerra contra o Paraguai, ao final do conflito não se manteve o ritmo dos investimentos. Os enormes cortes sofridos pelas Forças Armadas após a guerra, congelando soldos, contendo as promoções e deixando de investir na modernização material, acabaram contribuindo para o desgaste do regime imperial. Além disso, é fundamental ressaltar que a falta de investimentos na indústria brasileira fazia com que se tornasse inviável o desenvolvimento de tecnologia nacional compatível com o ritmo aplicado pelas grandes potências industriais da época, freando a construção naval brasileira. A dependência da importação de meios navais tornava os orçamentos necessários pesados demais para manter a nossa Marinha em dia com as novidades tecnológicas.

O envolvimento da Marinha em movimentos de contestação aos governos de Deodoro da Fonseca e Floriano Peixoto, no início da República, fragilizaram a posição da instituição, principalmente após a derrota dos militares que se envolveram na segunda Revolta da Armada (1893-1894). Doratio (2000) afirma que durante a presidência de Rodrigues Alves (1902-1906) foi possível iniciar um processo de reorganização das Forças Armadas, diante de um quadro de minimização das disputas políticas internas e de saneamento das finanças federais. Além das condições financeiras e políticas, é importante recordar que este período marcou a chegada de Rio Branco ao Ministério das Relações Exteriores, em um contexto de busca pelo aumento do prestígio brasileiro e a reinserção internacional e regional do país sob novas diretrizes, como trataremos posteriormente. Desse modo, o plano diplomático não poderia descuidar do fortalecimento o poder militar, importante elemento de coerção, persuasão e dissuasão.

Apesar da modernização do Exército ser muito importante para o país, a da Marinha

apresentava um elemento de grande urgência, principalmente pelo desenvolvimento de teorias geopolíticas que concediam ao poder naval a influência principal no destino das grandes potências. Em especial, tinham grande destaque na época as teorias do militar norte-americano Alfred Thayer Mahan, expressas em obras como "The influence of Sea Power upon History" (1890). Para Mahan, era na história e nas experiências anteriores que os comandantes deveriam buscar subsídios para a tomada de decisões. Analisando o passado das grandes potências, o autor verificou que o domínio do poder naval foi fundamental para a conquista e manutenção da posição de supremacia por parte de algumas nações. Escrevendo no contexto das grandes disputas imperialistas e da corrida armamentista daí advinda, o norte-americano apregoava que o grande objetivo das grandes potências era assegurar que nenhuma obtivesse a hegemonia diante do sistema internacional, ou seja, deveria haver um equilíbrio no sistema de poder entre as nações. Desse modo, o poder naval seria fundamental tanto para a nação que buscasse sua expansão quanto para as adversárias que procurassem contê-la (PEIXOTO, 2000).

Em 1904, com a chegada à presidência de Campos Sales, ocorreu a nomeação do Almirante Júlio César de Noronha para a pasta da Marinha. O novo ministro se mostrou profundamente preocupado com a situação da instituição. Estas preocupações eram compartilhadas por José Maria Paranhos Júnior, Barão do Rio Branco, ministro das Relações Exteriores. O barão manteve com Noronha uma frequente troca de informações. Inicialmente, sua proposta era a da aquisição de navios já construídos, enquanto o almirante elaborava o seu projeto de reforma da Marinha, o que acabou não ocorrendo. A aprovação do orçamento para a realização do projeto do Almirante Noronha foi conquistada após debates no Congresso, graças à defesa feita pelo Deputado Laurindo Pitta, e se concretizou com o decreto nº 1.296, de 14 de dezembro de 1904.

Segundo Araújo (2005), mesmo diante das dificuldades orçamentárias, a reforma da Marinha deveria ser feita tendo em vista

dois objetivos primordiais: conquistar a hegemonia no Atlântico Sul e manter a proteção da costa brasileira. Para tal, os oficiais da Marinha se dividiam em dois grupos: o que achava que o domínio dos mares seria conquistado com uma esquadra em que predominassem os navios pesados, os grandes encouraçados; e o grupo que achava melhor concentrar os poucos recursos disponíveis na compra de um número maior de navios para garantir a proteção do extenso litoral. O Almirante Júlio de Noronha era adepto da segunda corrente, e concebeu uma esquadra formada da seguinte maneira: três encouraçados de 12.500 a 13.000 toneladas de deslocamento; três cruzadores couraçados de 9.200 a 9.500 toneladas de deslocamento; seis caça-torpedeiros de 400 toneladas de deslocamento; seis torpedeiros de 130 toneladas de deslocamento; seis torpedeiros de 50 toneladas de deslocamento; três submarinos; e um transporte para carregar 6.000 toneladas de carvão.

Desde a apresentação do programa do Almirante Noronha ao Congresso pelo Deputado Laurindo Pitta, os jornais da grande imprensa iniciaram os debates sobre o assunto. Quando analisamos os artigos publicados nos meses que antecedem a aprovação do projeto, é possível verificar que o seu conteúdo era alvo de divergências. É interessante notar que *O Paiz e Correio da Manhã* mantinham suas respectivas posições políticas de "situação" e de "oposição" sobre o projeto em questão.

Durante os debates do Congresso, o *Correio da Manhã* iniciava suas críticas, e extremamente virulentas. Em "Reorganização da Armada" (25 de agosto de 1904), após tratar da questão financeira ligada ao projeto (na opinião do jornal, os recursos para a modernização deveriam sair da própria Marinha, que deveria reorganizar seus gastos para tal tarefa), o artigo segue criticando diversos pontos do projeto de Noronha, a começar pelo seu defensor. Referia-se a Laurindo Pitta como um "amador entusiasta", alheio à questão complexa do problema naval. Uma das principais críticas é sobre o fato de o legislativo fixar, no caso da aprovação do projeto, os tipos dos navios a serem adquiridos. Tratava-se, acreditava o jornal, de uma questão técnica, que

não deveria ter sido colocada no projeto pelo ministro da Marinha sem que fossem ouvidas as opiniões e os conselhos de especialistas. Afirmava, ainda, que o plano não tratava de outras necessidades urgentes da instituição, como o estabelecimento de bases de defesas fixas ao longo da costa e nos rios fronteiriços. Concluía colocando que o “estrambótico projeto” não tinha prazo para sua realização, não tinha provisão de meios financeiros e fixava como referência para a construção dos navios apenas a sua tonelagem de deslocamento.

Enquanto *Correio da Manhã* publicava suas críticas ao “estrambótico” projeto de modernização da Marinha, *O Paiz* marcava sua posição de defensor da situação. Em 29 de julho de 1904, no artigo “Primeiro passo”, o jornal afirmava que

De todos os órgãos de imprensa, foi talvez esta folha o que com mais aplausos recebera o plano sobre tão magno assumpto, apresentado há dias pelo illustre deputado fluminense, Dr. Laurindo Pitta, e elaborado de accôrdo com as idéas patrióticas do honrado sr. ministro da marinha (O PAIZ, 29/7/1904, p. 1).

O jornal seguia afirmando que o Almirante Noronha, imbuído de patriotismo, teve a iniciativa de romper o ciclo de desânimo de seus antecessores, que só reclamavam da situação, mas nada faziam, e elaborou um programa para a modernização da Marinha. E, ao contrário do jornal da oposição, *O Paiz* reconhecia que eram necessários sacrifícios para propiciar os recursos necessários à modernização do poder naval. Inclusive, fazia sugestão de um imposto que poderia ser criado para contribuir com o esforço necessário, mas que não onerasse a maioria da população.

Mesmo após a aprovação do decreto que contemplava o programa de Júlio de Noronha – o decreto nº 1.296, de 14 de dezembro de 1904 –, o debate não terminou. Durante o ano seguinte, o *Correio da Manhã* seguiu em suas críticas. No dia 16 de novembro de 1905, publicou um artigo chamado “Relatório da Marinha”. Aparentemente, o artigo transcrevia uma carta recebida pelo jornal

que fazia duras críticas ao ministro da Marinha. Cita a exposição no Congresso feita pelo Dr. Murtinho, que em 12 de outubro “pulverizou (...) as pretensões descabidas do sr. ministro” (CORREIO DA MANHÃ, 16/11/1905, p. 1). Afirmava o autor que a aquisição de grandes navios sem que os portos pudessem recebê-los, sem arsenais e diques apropriados para sua manutenção e sem pessoal para guarnecê-los era uma perspectiva “louca e desvairada” (CORREIO DA MANHÃ, idem). A preparação de pessoal era tida como fundamental para as vitórias em combate. Afirmava, ainda, que nos três anos da gestão de Noronha este se limitou à sua “mania” de fazer navios, começando pelo fim, e não pelas bases necessárias à modernização real da Marinha. Concluía que a administração do ministro era “desastrosa, inepta e até criminosa” (CORREIO DA MANHÃ, idem). Neste ponto podemos fazer uma conexão com a observação feita por Sodré (1966), para a qual chamamos a atenção anteriormente: o ataque feito de modo pessoal. O *Correio da Manhã* não criticava as ideias de Júlio de Noronha, mas o atacava pessoalmente, assim como a Laurindo Pitta, numa perspectiva não apenas de desqualificar os pontos de vista divergentes, mas para causar uma descrença sobre pessoa.

Dias depois (23 de novembro) prossegue com as críticas no artigo “Programma Naval”, assinado anonimamente por “Tamborim”. O jornal faz acusações sobre a existência de favorecimento para que “certas pessoas” fossem escolhidas para acompanhar a construção dos navios no exterior, a “passar alguns annos, com pingues vencimentos em ouro, nos sítios mais aprazíveis da Europa” (CORREIO DA MANHÃ, 23/11/1905, p. 1). Sobre os possíveis erros do projeto de 1904, o artigo elaborava uma série de considerações. Após uma exposição de caráter técnico, faz mais algumas observações: Noronha teria sido contagiado pela ousadia dos empreendimentos materiais realizados em outros setores da administração na presidência “espalhafatosa” de Rodrigues Alves, buscando montar uma esquadra que nos restituiria a incontestável supremacia marítima que em outro tem-

po gozávamos na América do Sul. Tomava como parâmetro o poder marítimo atual das outras repúblicas sul-americanas, acreditando que se atrofiariam, baseado, talvez, no convênio transitório entre Argentina e Chile (sobre equivalência naval). A elaboração do ministro não teria levado em conta os objetivos estratégicos da nossa defesa marítima, as condições geográficas, e as circunstâncias financeiras da nação. Haveria tido des-caso na escolha dos navios. A limitação da tonelagem dos navios, para uma esquadra que tinha a pretensão de entrar em competição pela supremacia marítima, seria prova da mais lastimável incompetência.

Na mesma época, *O Paiz* publica uma pequena série de artigos denominada "O Programma Naval", em que declara suas opiniões sobre o tema. Em artigo da edição de 25 de novembro de 1905, foi feito um breve histórico da situação da Marinha desde o início da República. O histórico continua no artigo da edição do dia 27 do mesmo mês, que retoma a análise com a chegada do Almirante Noronha ao cargo de ministro da Marinha. O autor buscava reafirmar que a posição de Noronha, defendendo uma grande reforma da Marinha, foi sustentada pela opinião pública: "No ano seguinte [1904], já fortalecido pelo apoio inequívoco da opinião, pois que em todo o paiz, em verdade, nem uma voz se levantou para sustentar que essa reorganização não era necessária e urgente (...)" (O PAIZ, 27/11/1905, p. 1). A determinação dos navios através do decreto aprovado no Congresso e o quesito da tonelagem de deslocamentos como parâmetro para esta determinação foram alvos de duras críticas no *Correio da Manhã*, como vimos anteriormente. A primeira situação, segundo *O Paiz*, foi a maneira encontrada para manter a integridade do projeto, já que a sua concretização seria algo demorado. Já o uso da tonelagem de deslocamento como parâmetro, segundo o jornal, não seria um "disparate", pois já havia sido utilizada em outros países, como na França. O artigo prosseguia na defesa do programa de Noronha, com justificativas técnicas para rebater as críticas feitas à escolha de certos modelos de navios ou sobre a quantidade de determinados tipos.

As críticas ao projeto do Almirante Júlio de Noronha não eram poucas. Além de buscar combatê-las a partir de argumentos técnicos, outra estratégia de *O Paiz* era desqualificá-las afirmando que eram antipatrióticas. No artigo do dia 25 de novembro (ao qual nos referimos anteriormente), por exemplo, o jornal afirmava que as críticas feitas ao programa naval "não ficariam mal, se formuladas pelo estrangeiro hostil à pátria" (O PAIZ, 25/11/1905, p. 1). Mas é interessante lembrar que no artigo do *Correio da Manhã* de 23 de novembro de 1905 o autor que se denominava "Tamborim" também fez uso do recurso do patriotismo para legitimar a sua fala.

No mês seguinte, o jornal voltava a tratar do tema no artigo intitulado "A Defeza Nacional". Noticiava que no dia anterior a Comissão de Finanças do Senado havia aprovado a realização do programa naval de Noronha. Esse passo foi considerado muito importante:

Está bem arraigada no espírito de todos os brasileiros a convicção de que não é possível con-temporizar por mais tempo com essa situação que, qualquer que seja o sacrifício, urge que dotemos o paiz de elementos navaes necessários, ao menos, para a policia e defeza da nossa costa e para constituírem um núcleo poderoso, capaz de assegurar a livre comunicação entre os estados em qualquer emergência (O PAIZ, 23/12/1905, p. 1).

Mais uma vez a questão do patriotismo era utilizada como elemento de desqualificação do discurso da oposição. Enquanto a iniciativa do ministro era patriótica, e em tese não houvesse quem a ela se opusesse, surgiram críticas anônimas e desautorizadas, marcadas pela parcialidade e "dictadas por sentimentos de todo alheios à inspiração patriótica" (O PAIZ, 23/12/1905, p. 1).

Em 1906, com a chegada à presidência de Afonso Pena, o Almirante Alexandrino foi escolhido para assumir a pasta da Marinha. Poucos dias após a assunção do cargo, o novo ministro conseguiu aprovar uma autorização para que o governo alterasse o pro-

jeto de 1904. As alterações mais significativas diziam respeito às novas especificações para os encouraçados, transformados em *dreadnought*, um novo tipo de navio desenvolvido recentemente na Inglaterra e que se mostrava o mais poderoso do mundo. Previa-se a encomenda de três destes navios. Outras modificações diziam respeito às características dos navios ligeiros que haviam sido encomendados, sendo os cruzadores-couraçados substituídos por cruzadores leves esclarecedores (mais rápidos e baratos), e os *destroyers* substituiriam os caça-torpedeiros e deveriam ser adquiridos em maior número. Alexandrino também considerava indispensável um navio-mineiro, pois na Guerra Russo-Japonesa as minas submarinas se mostraram uma arma importante. Segundo Max Justo Guedes (2002), para Alexandrino, os recursos disponíveis deveriam ser empregados na aquisição do que melhor e mais moderno havia na construção naval, não sendo cabível que fossem os novos navios inferiores aos que, porventura, enfrentassem.

Após as mudanças feitas por Alexandrino, os jornais deixam de escrever artigos veementes. A aprovação do novo projeto não teve grandes repercussões e não era alvo de grandes críticas. A maior parte dos artigos, nos dois jornais analisados, era composta por transcrições de documentos oficiais do governo sobre o assunto, como relatórios do ministro da Marinha. Para além de maior concordância em torno da nova proposta, acreditamos que uma possível explicação para a mudança no tom dos artigos, principalmente no caso do *Correio da Manhã*, está no fato de que a candidatura de Afonso Pena foi apoiada pelos dois jornais. Isso não significa uma total adesão ao governo em todas as circunstâncias. Como veremos mais adiante, o jornal voltará a apresentar um tom mais crítico ao tratar da postura do governo em temas da política externa do país.

O terceiro navio *dreadnought* acabou não sendo adquirido pelo Brasil. Construído na Inglaterra, foi revendido para o Império Otomano. Porém, o navio acabou sendo incorporado pela própria Royal Navy durante a Primeira Guerra, devido à aliança dos Oto-

manos com o Império Alemão. Na Marinha Inglesa foi batizado como HMS Agincourt. Mesmo assim, a chegada dos outros dois *dreadnoughts*, o *Minas Gerais* e o *São Paulo*, foi alvo de vários artigos dos jornais. *O Paiz* acompanhou por meses, com entusiasmo, todos os passos da chegada do *Minas Gerais* ao Brasil, inclusive a sua passagem pelos Estados Unidos, a partir de onde conduziu o corpo de Joaquim Nabuco, diplomata brasileiro que tanto contribuiu para a aproximação dos dois países naquele momento. Nos dias 17 e 18 de abril de 1910, a primeira página dava total destaque à chegada do encouraçado ao Rio de Janeiro, inclusive a do dia 17 contendo diversas imagens do navio. Além de longas descrições técnicas do *Minas* e da emoção da população – que foi em grande número assistir à chegada da embarcação –, o jornal dava suas impressões sobre a importância da modernização da esquadra. Afirmava *O Paiz* que este acontecimento era não apenas um desejo do Brasil de se figurar entre os países que se armam prudentemente na paz, mas também uma necessidade de defesa de um extenso litoral. Destacava que a experiência mostrava que as nações mais bem armadas são as que tinham menos necessidade de utilizar o recurso extremo da guerra. Reafirmava, ainda, a natureza pacífica do projeto: “O que é preciso ver no *Minas Gerais* é a preocupação do amor à nossa Pátria e não o desamor às outras pátrias; a que Ella terá, por certo, de levar muitas vezes os protestos de fraternidade que norteiam a política do Brasil”. (*O PAIZ*, 17/4/1910, p. 1)

No *Correio da Manhã*, a recepção do *Minas Gerais* também recebeu grande destaque, com a primeira página contendo imponentes imagens do novo navio. O texto descritivo da chegada da embarcação apresentou um tom bastante poético: “Assim, agoas do Rio de Janeiro, deixai abrir o salso coração da Guanabara para o recipiendário que ainda não ganhou batalha mas é tão festejado como a um heroe” (*CORREIO DA MANHÃ*, 17/04/1910, p. 1). O texto discorria sobre a história do desenvolvimento dos navios do tipo *dreadnought*, e a construção do *Minas Gerais*. O texto também tomava dimensão ufanista afirmando que o navio

mostrava ao mundo que “o Brasil tornava-se grande e que existia no mappa como as demais potências” (CORREIO DA MANHÃ, 17/4/1910, p. 1).

Os dois jornais buscaram em seus textos reconstruir a história do processo de modernização da Marinha iniciado em 1904. É interessante observar que, mesmo tendo diferentes posições sobre o projeto original do Almirante Noronha, os dois jornais abordaram de maneira semelhante a modificação do projeto pelo Almirante Alexandrino. Esta abordagem apresenta a mudança de maneira sutil, como uma questão de ordem técnica diante do aprimoramento da construção naval à época, e sem críticas ao ministro anterior.

A chegada do encouraçado *São Paulo* também recebeu grande destaque dos dois jornais na edição de 25 de outubro de 1910. Em *O Paiz*, a atenção foi dividida pelo fato de o Marechal Hermes da Fonseca, que assumiria a presidência do país no mês seguinte (e cuja campanha recebeu enorme apoio do jornal), ter chegado da Europa a bordo do navio. Mesmo assim, grande parte do texto é dedicada à descrição técnica da nova embarcação. No caso do *Correio da Manhã*, predominou em todo o texto o histórico e a descrição técnica do navio.

Além da questão do conteúdo dos projetos de modernização, outro tema que consideramos especialmente relevante é a análise dos jornais sobre a importância da modernização do poder naval brasileiro diante das necessidades da nossa política externa. Uma das principais questões por trás dos debates sobre a renovação do poder naval brasileiro está ligada à posição do Brasil no cenário internacional. Uma importante base de apoio para modernização da Marinha veio da atuação do Barão do Rio Branco, e sua preocupação com as defesas militares do país diante da relação com nossos vizinhos do contexto internacional. Entre os principais objetivos traçados para a política externa brasileira durante o período Rio Branco no Ministério das Relações Exteriores (1902-1912), podemos destacar a elevação do prestígio brasileiro no cenário internacional e o desejo de assumir uma posição de preponderância no contex-

to regional. Para alcançar estes objetivos, Rio Branco teve que traçar uma estratégia para pensar a inserção do Brasil no complicado teatro internacional que se desenhava, marcado pelo imperialismo e pelas disputas entre as grandes potências. Para atingir seus objetivos, Rio Branco apostou em uma aproximação dos Estados Unidos. Para diversos estudiosos (LESSA, 2012; BUENO & CERVO, 2002; PEIXOTO, 2000), tratava-se de uma estratégia para contrabalancear o peso da influência europeia e conseguir respaldo para a manutenção de sua posição regional. Esta atitude de aproximação também não pode ser considerada em separado dos interesses internos, principalmente por parte das elites cafejeiras, já que os norte-americanos representavam o principal mercado do produto brasileiro. Rio Branco deu continuidade ao processo de americanização diplomática que se consolidou com o advento da República. E apesar da intensificação da aproximação dos Estados Unidos, esta americanização, segundo Bueno e Cervo (2002), não significou uma “norte americanização”, pois houve também a preocupação de se realizar uma aproximação com as nações sul-americanas e o desejo de minimizar as desconfianças históricas que estas tinham em relação ao Brasil. É importante lembrar que o momento inicial da República foi marcado pela negociação de limites entre o Brasil e seus vizinhos. Nestas negociações, ganhou destaque a figura de Rio Branco, futuro ministro, que advogou pelos interesses do Brasil nas questões de Palmas (litígio com a Argentina com arbitramento pelos Estados Unidos em favor do Brasil, em 1894) e do Amapá (litígio com a França, resolvido com arbitramento da Suíça favorável ao Brasil, em 1900). Rio Branco ocupava o cargo de plenipotenciário do Brasil em Berlim quando foi convidado para assumir o de ministro das Relações Exteriores no governo de Rodrigues Alves, em 1902. Enquanto ministro, participou da resolução de outras delicadas questões fronteiriças, como a aquisição do Acre (efetivada em 1903), e a assinatura de tratados com o Equador (1904); com o Peru (1904 e 1909); com a Colômbia (1907) e com o Uruguai (1909). O único caso em que a resolução não foi favorável ao Brasil ocorreu

na questão do Pirará (divisa com a Guiana Inglesa, no atual estado de Roraima), em que o rei italiano Victor Emanuel, árbitro da questão, decidiu pela divisão do território entre Brasil e Inglaterra (1904).

A aproximação dos norte-americanos permitia ao Brasil se reequilibrar nas relações com seus vizinhos. Historicamente havia uma forte desconfiança entre estes países, com profundas raízes remanescentes do período colonial, além da permanência do regime monárquico no Brasil, em contraste com as repúblicas instaladas nas novas nações sul-americanas, o que influenciou a maneira como o país se via e era visto por seus vizinhos. Em especial, podemos destacar as tensões com nossos vizinhos da região da Bacia do Rio da Prata – Argentina, Uruguai e Paraguai – e, principalmente, em meados do século XIX, com o Peru e a Bolívia, na fronteira amazônica. Porém, Rio Branco tinha a consciência de que as resoluções das questões fronteiriças e o fortalecimento da posição regional do Brasil não poderiam depender apenas de nossas boas relações com os Estados Unidos. Qualquer momento de tensão e qualquer negociação poderia ser favorecida pela capacidade do país de dissuadir seus oponentes, o que dependia do estado do poder militar brasileiro.

Sobre esse momento das relações com nossos vizinhos, Doratioto (2000) afirma que Rio Branco assumiu uma postura “coerente, segura e inovadora” (DORATIOTO, 2000, p. 131), baseada nos princípios da abstenção com relação aos assuntos internos das demais nações, além de apoiar os governos constitucionais, favorecendo a estabilidade política da região. Do ponto de vista geopolítico, Rio Branco pretendia alcançar um estado de equilíbrio com a Argentina, visando consolidar a liderança brasileira na região. Neste cenário, a instabilidade das nações vizinhas era vista com temor, já que poderiam justificar intervenções estrangeiras, gerando precedentes perigosos. A concretização de uma aliança com as duas outras nações mais poderosas da América do Sul – Chile e Argentina – era vista como de suma importância para Rio Branco. Estas três forças concentrariam a maior quantidade de tropas da região, per-

mitindo a garantia da estabilidade regional, minando as justificativas para intervenções de potências externas ao continente.

Apesar dos desejos de distensão das relações com as nações vizinhas, Rio Branco tinha a consciência de que esta tarefa não era fácil. A Argentina, em especial, tinha profunda desconfiança das iniciativas brasileiras. As tensões se exacerbaram principalmente durante os períodos da presença de Estanislao Zeballos, grande rival de Rio Branco, no Ministério das Relações Exteriores da Argentina. O ministro brasileiro sabia que para além de suas intenções de conciliação e harmonia, para garantir seus objetivos geopolíticos, o Brasil não poderia prescindir do reforço do poder militar nacional.

Pela análise dos jornais, podemos perceber que a principal preocupação quanto à política externa girava em torno do contexto sul-americano. É o caso, por exemplo, do artigo chamado Problema Urgente, publicado pelo *Correio da Manhã* em 17 de maio de 1904. O artigo fazia referência às tensões do Brasil com o Peru e à crise política que ocorria naquele momento no Uruguai. Para o autor, Gil Vidal (nome com que assinava o redator-chefe, Leão Veloso Filho), a Marinha vinha sendo vítima da má administração. Na verdade, o país encontrava-se sem Marinha e sem Exército:

A marinha e o exército não podem continuar nas miseráveis condições em que se acham. Cumpre reformar (...) as nossas forças de mar e terra, afim de que a nossa conhecida fraqueza não continue a animar vizinhos irrequietos e cobiçosos, que, confiantes na impunidade, zombam de nossas reclamações, e chegam a considerar mero espalhafato os nossos preparos de guerra (...) (CORREIO DA MANHÃ, 17/5/1904, p. 1).

No mês seguinte, o mesmo Gil Vicente assinava o artigo “Reorganização Naval” (16 de junho de 1904). O redator-chefe afirmava que o projeto de Pitta era uma extravagância, considerando que naquele momento não existiam condições de guarnecer sequer a esquadra existente, quanto mais a

proposta. Afirmava que a primeira necessidade para a Marinha de Guerra era a organização, a disciplina e a instrução de pessoal, oficiais e praças.

Sobre a importância da Marinha para a política exterior do país, afirmava Vicente que

Um paiz deve ter a marinha que exige a sua política internacional, ou, mais claramente a que sirva às guerras que lhe sejam mais prováveis. (...) Ora, si o objectivo reorganizando a marinha, conforme as declarações do Sr. Pitta, é readquirirmos a supremacia naval na América do sul, e realmente não podemos pensar em armarmos contra as grandes potências européias ou a republica norte-americana – a nossa esquadra deve ter em vista a eficiencia das outras esquadras sul-americanas e o theatro de possíveis operações de guerra (CORREIO DA MANHÃ, 16/6/1904, p. 1).

Pelo texto que se segue, entende-se que a possibilidade de guerra vislumbrada pelo autor é contra os vizinhos do sul, pois faz referência ao estuário do Prata e à necessidade de navios de menor calado. Afirmava, portanto, que é levando em considerações a política internacional do Brasil que se deveria determinar as características dos meios navais a serem adquiridos.

Em seus artigos, *O Paiz* clamava para a reconstrução do poder naval brasileiro:

A iniciativa de agitarmos a opinião no sentido de ser dotado afinal o nosso paiz com uma esquadra à altura das nossas tradições políticas no continente e das nossas crescentes necessidades actuaes de mantermos o prestigio internacional, que nos compete o que seja capaz de garantir a nossa integridade territorial e os nossos foros de povo livre e civilizado.

Quer pela vastidão do seu litoral, que pela sua posição geographica, não é de hoje que se vem proclamando que o Brazil não pode deixar de ser a primeira nação marítima da América do Sul. Não há nisso uma questão de

velhos preconceitos de supremacia continental, nem de vaidades exageradas de nacionalidade; é a nossa defesa propria, é o proprio instincto de conservação da nossa unidade política, que nol-o está aconselhando dia a dia (O PAIZ, 29/7/1904, p. 1).

O trecho acima resume com eficiência os principais pontos defendidos pelos dois periódicos: a necessidade de se modernizar a esquadra tanto para a manutenção do prestígio internacional quanto a garantia da defesa da integridade do país.

O despertar do século XX se mostrava bastante complexo para o Brasil. O país tinha que lidar com grandes desafios: a estabilização da política interna, a superação da crise financeira, a definição de seus problemas fronteiriços e a consolidação de uma posição de prestígio no cenário internacional. O processo de modernização do poder naval brasileiro, que ocorreu durante a primeira década do novo século, deve ser compreendido como parte importante da superação desses desafios. Como vários estudiosos do tema demonstram, as complexas relações do Brasil com seus vizinhos sul-americanos e o contexto internacional marcado pelas disputas imperialistas ajudaram a justificar a urgência da modernização dos nossos meios militares. O elemento que buscamos introduzir neste quadro foi a percepção construída por parte da opinião pública sobre este tema que despertou grandes debates. Para tal, fizemos uso de jornais de grande circulação na época, mas de posições políticas contrárias – o situacionista *O Paiz* e o oposicionista *Correio da Manhã* –, identificando os principais pontos debatidos sobre o problema da modernização da Marinha e traçando um quadro geral sobre as informações que chegavam ao grande público. A escolha dos jornais, portanto, foi fruto da ideia de buscar construir um quadro geral que pudesse fornecer visões diferentes sobre o tema. E como podemos definir este quadro geral? Sobre quais temas as ideias dos jornais eram contrárias? E em quais pontos as opiniões convergiam?

O debate inicial se deu a partir de 1904, com a defesa do projeto do ministro da Mari-

nha, o Almirante Júlio de Noronha, pelo Deputado Laurindo Pitta, na Câmara dos Deputados. O tema colocou os jornais analisados em lados opostos: *O Paiz* fez a defesa do projeto, enquanto *Correio da Manhã* elaborava duras críticas. Ambos utilizaram bastante o caráter técnico, e compararam o projeto brasileiro ao que estava acontecendo em outros lugares do mundo, nas Marinhas das grandes potências. Em sua defesa, os dois jornais recorriam constantemente à ideia de patriotismo. Passada a gestão de Júlio de Noronha, os dois jornais assumem um tom mais contido para tratar das mudanças realizadas pelo Almirante Alexandrino. O novo projeto parece não ter suscitado grandes debates, e os dois jornais passaram a divulgar artigos em tom mais "oficial", com a transcrição de documentos do governo, como relatórios do novo ministro. A chegada dos dois *dreadnoughts*, o *Minas Gerais* e o *São Paulo*, recebeu enorme atenção das duas publicações, com destaque para a comoção da população durante as recepções aos navios, e com uma longa descrição dos dois grandes navios de guerra.

Sobre a questão da importância do poder naval para a inserção internacional do Brasil, os jornais também mostraram pontos de aproximação. Ambos concordavam sobre o

fato da nossa Marinha se encontrar obsoleta, e reafirmavam a importância dela para a defesa do nosso território, constituído por tão extensa costa. Outro ponto em comum nos discursos foi ressaltar que o interesse do Brasil era constituir um poder naval que desse segurança ao país, sem pretensões de caráter imperialista contra nossos vizinhos. Este tema era especialmente polêmico na época, devido às desconfianças da Argentina sobre os interesses reais do nosso rearmamento, elevando as tensões entre os países.

A riqueza das fontes trabalhadas oferece ainda muitas oportunidades de exploração por parte dos estudiosos. A frequência com que o tema da modernização da Marinha e a importância do poder naval são abordados nos periódicos demonstram a relevância que os assuntos obtiveram no debate da opinião pública nacional. Para além da defesa das posições políticas dos jornais, o conteúdo dos artigos publicados também deixa transparecer questões importantes para setores que buscavam refletir sobre a situação do país no cenário internacional em um momento de consolidação do regime republicano. Muitas outras questões podem, portanto, surgir da análise deste material tão rico.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Johny Santana. A construção do poder naval brasileiro no início do século XX. *Revista Navigator*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), v. 1, n. 2, 2005. pp. 69-86.

BIBLIOTECA NACIONAL. *O Paiz*. In: <http://hemerotecadigital.bn.br/artigos/o-paiz> Acesso em: 25/6/2014.

BUENO, Clodoaldo & CERVO, Amado Luiz. *História da Política Exterior no Brasil*. 2ª Edição. Brasília: Ed UnB, 2002. 526 p.

DORATIOTO, Francisco Fernando Monteoliva. A política platina do Barão do Rio Branco. *Revista Brasileira de Política Internacional*. Brasília: Instituto Brasileiro de Relações Internacionais, 43, n. 2, 2000. pp. 130-149.

GUEDES, Max Justo. O barão do Rio Branco e a modernização da defesa. In: CARDIM, Carlos Henrique & ALMINO, João. *Rio Branco, a América do Sul e a modernização do Brasil*. Rio de Janeiro: Funag, 2002. pp. 307-330.

LESSA, Antônio Carlos. Editorial – O Barão do Rio Branco e a inserção internacional do Brasil. *Revista Brasileira de Política Internacional*. Brasília: Instituto Brasileiro de Relações Internacionais, v. 55, 2012. pp. 5-8.

PEIXOTO, Renato Amado. *Terra Sólida: A influência da geopolítica brasileira e da Escola Superior de Guerra na política externa do governo Castello Branco*. [Dissertação de Mestrado em História] Universidade Estadual do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro, 2000. 478 p.

SODRÉ, Nelson Werneck. *História da Imprensa no Brasil*. 1ª Edição. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1966. 501 p.

SOUZA, José Inácio de Melo. *O Estado contra os meios de comunicação (1889-1945)*. 1ª Edição. São Paulo: Ed. USP, AnnaBlume, 2003. 229 p.

FONTES CONSULTADAS

Artigos do jornal Correio da Manhã

“O Minas Geraes – um gigante do mar”. 17/4/1910, p. 1.

“O São Paulo, mais uma formidável unidade de guerra da nossa esquadra”. 25/10/1910, pp. 3 a 4.

“Programma Naval”. 23/11/1905, p. 1.

“Relatório da Marinha”. 16/11/1905, p. 1.

“Reorganização da Armada”. 25/8/1904, p. 1.

“Reorganização Naval”. 16/6/1904, p. 1.

Artigos do jornal O Paiz

“A Dafeza Nacional”. 23/12/1905, p. 1.

“Couraçado Minas Geraes”. 17/4/1910, p. 1.

“Couraçado Minas Geraes”. 18/4/1910, p. 1.

“O Programma Naval”. 25/11/1905, p. 1.

“O Programma Naval”. 27/11/1905, p. 1.

“Primeiro passo”. 29/7/1904, p. 1.

“O regresso do Marechal Hermes”. 25 de outubro de 1910, p. 1.