

A MUDANÇA DO ARSENAL DE MARINHA DO RIO DE JANEIRO E SUA NOVA SEDE: 1891-1948¹

ANTONIO LUIZ PORTO E ALBUQUERQUE

Capitão-de-Fragata (Ref^o Magistério Militar)

Bacharel em História e doutor em Filosofia

Ex-professor de História Naval, da Escola Naval (1968-1997)

SUMÁRIO

Uma sede para o Arsenal

O nome do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro

O significado e o local para o novo arsenal

O porto militar

A posição de Alexandrino

A posição de Custódio de Mello

As ações do Almirante Elisiário José Barbosa e do Barão de Jaceguay

A longa questão técnica

A posição do Ministro Alves Barbosa

A posição do Ministro Balthazar da Silveira

A posição do Ministro Pinto da Luz

A posição do Ministro Júlio de Noronha

O aspecto psicológico da mudança de local

A relação do arsenal com a esquadra

O aspecto econômico

Os exemplos da Argentina e do Chile

A autorização do Congresso para a compra

As divergências na gestão Júlio de Noronha

A discussão sobre Jacuacanga

Alexandrino, ministro

A oposição de Marques de Leão

A gestão de Belfort Vieira

Alexandrino pela segunda vez

Todo o arsenal é uma ilha

Alexandrino pela terceira vez

Os sucessores de Alexandrino

¹ Este texto é condensação do capítulo II do livro *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história: 1889-1969*, ainda inédito, deste autor. Esta parte foi publicada no número 274 da Revista do Clube Naval, ano 1996, p. 2-10, revista e alterada pelo autor em 2002.

UMA SEDE PARA O ARSENAL

Ao proclamar-se a República, em 1889, havia no Brasil cinco arsenais de Marinha: o do Pará, o de Pernambuco, o da Bahia, o do Rio de Janeiro (conhecido como Arsenal da Corte durante a Monarquia) e o de Mato Grosso.

Em períodos diversos, eles conheceram a ascensão e a decadência que marcam o processo histórico das instituições. Os de Pernambuco e Mato Grosso nunca foram de grande expressão. O do Pará declinara irremediavelmente desde o advento da Independência (1822). O da Bahia, depois de ter sido o grande arsenal construtor da primeira metade do século XIX, entrou em decadência acelerada por volta de 1860, nunca mais se restabelecendo. O da Corte foi o grande estabelecimento da indústria naval na segunda metade do século XIX.

Localizado na capital do Império, a Corte, esse arsenal era habitualmente referido como Arsenal de Marinha da Corte, ou simplesmente Arsenal da Corte. Proclamada a República, sobreveio a dúvida: como chamar o arsenal? Durante muito tempo, não teve nome oficial. Logo nos primeiros documentos republicanos foi chamado de Arsenal de Marinha da Capital Federal, ou Arsenal da Capital Federal. Depois, surgiram alternativas: Arsenal do Rio, Arsenal do Rio de Janeiro etc...

O nome do Arsenal do Rio de Janeiro

No relatório do ministro da Marinha de 1903, ao tempo em que detinha essa pasta o Contra-Almirante Júlio César de Noronha (1845-1923), aparece pela primeira vez, por extenso, o nome Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Tal designação, porém, não era

nome oficial do estabelecimento. Referia-se apenas ao sítio em que estava localizado. Tanto foi assim que esse nome não se manteve. Variou ainda por muitas décadas.

Ao proclamar-se a República, o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) – seu nome oficial a partir de 1948, após a fusão do antigo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro com o Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (AMIC) – estava disperso pela Baía de Guanabara. Sua parte principal ficava no continente, entre o Largo da Prainha (atual Praça Mauá) e o prédio que hoje abriga o Comando do 1º Distrito Naval, na área comumente conhecida como Arsenal Velho. Outras partes, como os diques *Imperial* (logo chamado *Guanabara*, na mudança do regime) e *Santa Cruz* estavam na Ilha das Cobras.

Ainda por outras ilhas e Niterói (Ponta da Armação) espalhava-se o Arsenal, com grande prejuízo para a administração.

Havia queixas generalizadas de que a exiguidade da área continental não permitia a necessária expansão. As instalações eram arcaicas. A produção decaíra grandemente a partir do término da Guerra do Paraguai (1870). Tudo isso reunia motivos de sobra para um sonho gigantesco: construir um novo arsenal!

Todos os arsenais da Marinha estavam precários. Um decreto de 5 de janeiro de 1899 acabou por liquidar os arsenais de Pernambuco e da Bahia, mandando vender seus terrenos e prédios, devendo os recursos assim auferidos serem creditados ao Ministério da Marinha.² O do Rio de Janeiro tinha apenas um sinal de prestígio, que atraía para si maiores preocupações: estava encravado na capital federal, na sede da Marinha. Ainda assim, isso não o poupava de toda uma polêmica: esse arsenal deve-

² Cf. Decreto nº 3.188, de 05/01/1899, in *Collecção das leis da Republica dos Estados Unidos do Brazil, de 1899*, parte I, vol. I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902.

ria desaparecer, segundo os modernos princípios da guerra naval.

Na verdade, o tempo passara e as condições da guerra haviam mudado muito, desde que o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro fora um instrumento de primeira grandeza no esforço bélico feito pelo Brasil (particularmente pela Marinha) no maior conflito militar de sua história, entre 1864 e 1870.

Dois eram os principais aspectos a serem discutidos acerca daquele arsenal: a) o quanto ele representava para a defesa do País, atendendo às necessidades da Marinha, tanto na construção como no reparo de navios; e b) sua localização, dentro da Baía de Guanabara, ou fora dela, atendendo aos diversos fatores de ordem técnica, sobejamente discutidos e comentados adiante.

O significado e o local para o novo arsenal

Pode-se abordar esse primeiro aspecto afirmando que o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro havia perdido sua capacidade industrial, de grande valor em épocas anteriores, notadamente no penúltimo quartel do século XIX. O arsenal deixara praticamente de construir e, muito em breve, seria também incapaz de reparar adequadamente os navios da Armada. Esse aspecto desmotivador tendia à idéia de extinguir o arsenal, substituindo-o por outro mais moderno, compatível tecnicamente com os progressos daqueles dias na arte naval.

Pode-se, porém, indagar quais as razões pelas quais se sugeria a mudança de lugar do arsenal, se ele poderia ser renovado ali mesmo onde se encontrava, ainda que com algum prejuízo para futuras expansões. A questão era mais de ordem teórica do que prática. Os oficiais de Marinha do fim do século XIX estavam muito impressionados com a literatura técnico-militar estrangeira,

numerosa e densa. Um dos assuntos mais em voga era o das bases navais e portos militares, de fácil explicação.

O ocaso daquele século assistiu ao grande desenvolvimento da máquina a vapor, particularmente a aplicada para a propulsão dos navios, sempre crescentes em tonelagem. O emprego da máquina, a bordo dos navios de guerra, para sua propulsão, trouxe grave problema logístico de pessoal e de material; isto é, tanto se fez necessário preparar gente habilitada para conduzir e reparar os novos equipamentos como foi preciso prover combustível e peças sobressalentes e reparar as instalações, quando assim se exigisse.

A oficialidade naval brasileira, em meio à qual havia bons estudiosos dos assuntos profissionais, como atestam as longas discussões mantidas à época a respeito das bases navais, tratou de aspirar à instalação de bases ao longo do litoral brasileiro, para atenderem à esquadra, então decrépita, e à futura esquadra com que se sonhava e que, um dia, no começo do século XX, tornou-se realidade.

Para alguns, era óbvio que a construção de tais bases começaria pelo Rio de Janeiro. O arsenal então existente não se prestava para uma boa base. Sequer tinha cais para atracação das modernas unidades navais que já se vislumbravam e que tinham grande calado. Estava aí o primeiro grande motivo para a mudança do arsenal.

O porto militar

Outro aspecto da questão era o porto militar.

O crescente movimento mercante congestionava os portos comerciais e exigia providências como as que se tomaram no Rio de Janeiro, de ampliação das instalações portuárias, quando se construiu o novo cais, até hoje existente. A proximida-

de do porto comercial, numa mesma baía, constrangia as atividades militares de uma base naval, pois, segundo alguns, a presença de uma esquadra de guerra atraía fortemente forças navais inimigas, ameaçando a economia marítima, principalmente pelo bloqueio. Estas questões técnicas serão discutidas adiante, mas registro-as desde já para que se delinee bem o problema da Marinha acerca da mudança do Arsenal do Rio de Janeiro.

Eram, portanto, motivos concorrentes: a exigüidade da área do arsenal então existente, sua obsolescência, a teoria e a necessidade das bases navais e a idéia florescente do porto militar.

O relatório de 1891 do ministro da Marinha, Almirante Fortunato Foster Vidal (1832-1915), dá as primeiras referências oficiais acerca de onde se deveria instalar o novo arsenal. Ali, esse almirante manifestava a idéia de abandonar completamente as antigas instalações em favor de outras totalmente novas. Era, certamente, um sonho, pois o País não dispunha de recursos suficientes e atravessaria, em breve, grave crise financeira.

Por esse tempo, ainda não se percebiam outras idéias antagônicas: o arsenal deveria mudar-se para o interior da Baía de Guanabara.

A posição de Alexandrino

Apesar dessa opinião, havia oficiais de prestígio que sustentavam, com ênfase, a idéia de que o arsenal devia mudar-se para outro local fora da Baía de Guanabara, onde pudesse existir um porto militar. Isso tornou-se premente após o Programa Naval de 1906 (do Almirante Alexandrino de Alencar), com a aquisição de outros navi-

os modernos, alguns de grande porte, como os Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, chegados ao Rio de Janeiro em 1910, durante o quinto quadriênio presidencial (1906-1910), de Afonso Pena (morto em 1909) e Nilo Peçanha, o então vice-presidente, que o completou.

O Almirante Alexandrino Faria de Alencar (1848-1926), quando ministro da Marinha pela terceira vez, em seu relatório de 1914 lembrava ao Presidente da República que a realização desse programa naval exigia aparelhamento moderno dos arsenais de Marinha, diques, bases de operações, depósitos navais etc. Portanto, Alexandrino de Alencar defendia a idéia de se construir um porto militar, que contivesse o Arsenal de Marinha, em área fora do Rio de Janeiro.³

Entretanto, havia a opinião de que deveria haver boas bases navais por toda a costa, não apenas na capital federal, pois seria preciso atender à esquadra em operações e às eventuais necessidades das forças navais para o cumprimento de suas missões específicas.

A posição de Custódio de Mello

Além disso, o Almirante Custódio José de Mello, quando ministro da Marinha, em 1893, manifestou ao vice-presidente da República em exercício da presidência, Marechal Floriano Peixoto (primeiro quadriênio, 1891-1894, sucedendo, como vice-presidente em exercício, ao Marechal Manuel Deodoro da Fonseca, renunciante a 23/11/1891, pela revolta da Esquadra contra ele), a necessidade de se passarem para o Ministério da Marinha as fortalezas marítimas, criando-se um regimento de artilharia de costas para guarnecê-las, substituindo o

³ Cf. BRASIL. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1949, v. VIII, p. 100.

Batalhão Naval (Corpo de Fuzileiros Navais), e ainda um corpo de torpedistas para a defesa subaquática fixa e móvel.⁴

Nesse mesmo relatório, o Almirante Custódio de Mello mostrou suas preocupações quanto à defesa do litoral, sugerindo sua repartição em distritos ou prefeituras navais, citando longamente os exemplos da França, da Alemanha e da Itália. Cada distrito ou prefeitura deveria possuir sua força naval e sua base.

Depois de alongar-se em explicações sobre os métodos franceses, alemães e italianos, Custódio de Mello concluiu pela necessidade de um sistema semelhante para o Brasil, embora reconhecesse que o Tesouro Nacional não tinha condições de manter (e de adquirir, imagina-se) uma esquadra suficientemente grande e poderosa para ser distribuída pelos distritos e cuja criação defendia. Tecnicamente, tinha razão.

Não lhe corresponderiam, no entanto, os recursos orçamentários, nem ele tinha suficiente prestígio político fora da Marinha para consegui-los, embora fosse, indiscutivelmente, um líder em sua corporação.

Não faltou ao Almirante Custódio de Mello a visão econômica do problema, quando, defendendo a necessidade do Arsenal de Marinha da Bahia (ele era baiano), sugeriu a construção de docas, que seriam fonte de renda para o Tesouro Nacional, uma vez que aquele estado não tinha diques particulares, e a cidade de Salvador tinha porto muito procurado por navios que, vindos da Europa para a América do Sul, eventualmente sofressem avarias.⁵

O Almirante Custódio José de Mello (1840-1902) empenhou-se em fazer a mu-

dança do arsenal do Rio. **Ele foi o primeiro, como ministro da Marinha, a iniciar estudos sérios para sua transferência.** Interessado em realizar as aspirações da Marinha, que teriam que esperar pela tenacidade, pelo prestígio e pelo autoritarismo do Almirante Alexandrino Faria de Alencar, Custódio nomeou uma comissão de sete membros para estudar qual seria o melhor local, dentro da Baía de Guanabara, e recomendou a escolha de uma área em que fosse possível construir casas higiênicas para os operários. Elegeu-se a Ilha do Boqueirão, que seria ligada à Ilha do Governador por uma ponte. O ministro logo mandou que se fizesse o levantamento topo-hidrográfico dessa ilha e se estudasse seu terreno. Havia quem dissesse que a Ilha do Boqueirão era insalubre, mas o ministro não partilhava dessa opinião. E ainda se argumentava que essa ilha não tinha água potável e que não seria conveniente pôr-se o arsenal num porto mercante, argumentos que o ministro dizia serem fáceis de destruir.⁶

Ao apresentar seu relatório ao vice-presidente da República em exercício da presidência, Marechal Floriano Peixoto, o Almirante Custódio de Mello expôs, às vésperas da Revolta da Armada, seu pensamento sobre as conclusões da tal comissão que escolhera a Ilha do Boqueirão, mostrando haver divergências quanto a essa escolha. Essas divergências resultariam num dos maiores e mais veementes debates sobre o assunto.

Até esse momento, a mudança do arsenal era uma aspiração apenas da Marinha. Nem o governo nem o Congresso ainda se haviam manifestado oficialmente sobre o assunto. Era tudo uma antiga aspiração da Marinha, desejosa de modernizar-se.

⁴ Cf. Relatório do Ministro da Marinha, de 1893. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1893, p. 49.

⁵ Cf. Relatório do Ministro da Marinha, de 1892. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1892, p. 49.

⁶ Cf. Relatório do Ministro da Marinha, de 1893. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1893, p. 66-70.

As ações do Almirante Elisiário José Barbosa e do Barão de Jaceguay

O Almirante Elisiário José Barbosa (1830-1909), veterano da Guerra do Paraguai, quando ministro da Marinha em 1895 ressaltou a necessidade de estudos, para os quais só se liberaram recursos dois anos depois e que levariam muito tempo para serem concluídos. Outros nomes ilustres, como o do Almirante Arthur Silveira da Mota, Barão de Jaceguay (1843-1914), hidrógrafo de grande valor profissional, também se envolveram no problema. Jaceguay não deixaria de mencionar a questão dos arsenais de Marinha em trabalhos que publicou.

Desse ponto em diante, o problema básico da localização se resumia em: o novo arsenal seria no Rio de Janeiro ou fora dele? Se ficasse na Baía de Guanabara, havia uma certeza: talvez por atavismo, a Marinha não resistiria à tentação de pôr o novo arsenal numa ilha. Se não fosse aqui, o novo arsenal certamente ficaria numa enseada ou baía, de fácil proteção.

A LONGA QUESTÃO TÉCNICA

A posição do ministro Alves Barbosa

A partir de 1897, acirraram-se as discussões sobre a mudança do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Nesse ano, atendendo a insistentes pedidos da administração naval, o Presidente da República concedeu à Marinha a verba de Rs 300:000\$000 (trezentos contos de réis) para se efetivarem os estudos para a escolha do local.

O ministro da Marinha, a essa altura, era o Almirante Manuel José Alves Barbosa (1845-1907), que apresentou novo ponto de vista ao Presidente da República, Prudente José de Moraes (1894-1898, com a interinidade de

Manuel Vitorino Pereira, em 1897), ponderando que o novo arsenal poderia ser instalado na Enseada de Jacuacanga, próximo a Angra dos Reis. Concordou, porém, com a hipótese de a nova base ser construída em outro local, se "julgado conveniente".

Era ainda a fase branda da guerra de opiniões, que logo terminaria com a gestão do Almirante Carlos Balthazar da Silveira (1843-1913) à frente do Ministério da Marinha, entre 1898 e 1899, durante o terceiro quadriênio (1898-1902), quando era Presidente da República Manuel Ferraz de Campos Sales.

A posição do ministro Balthazar da Silveira

Balthazar da Silveira deu sua contribuição para as discussões em nível técnico. Achou que, se a esquadra se baseasse num porto militar fora da Baía de Guanabara, caso essa força ficasse bloqueada, não poderia agir para defender a capital. Esse argumento, porém, opunha-se a outro, que sustentava a impropriedade de a Esquadra ficar junto ao principal porto mercante do País, por atrair assim ações bélicas, que prejudicariam o movimento mercante por causa do mesmo bloqueio imposto à Esquadra. Isso daria prejuízos materiais diretos à capital da República, que seria vítima das operações de guerra realizadas junto a si. Este segundo argumento parecia mais razoável, ainda mais que a ele somavam-se outros, dentre os quais se destacava o da fragilidade da retaguarda do Rio de Janeiro, permitindo um desembarque do inimigo na costa desguarnecida. Desembarcado, o inimigo estaria muito próximo à capital, em região acessível, como a de Angra dos Reis. Por isso, dentro da corrente que defendia a existência de um porto militar fora da Guanabara, surgiu a idéia de se construir o novo arsenal na Enseada de Jacuacanga.

A posição do ministro Pinto da Luz

O ministro da Marinha entre 1899 e 1902, Almirante José Pinto da Luz (1843-1903), ainda no governo de Campos Sales, julgava que a cidade do Rio de Janeiro, em si, já era considerada suficientemente defendida pelas poderosas fortalezas que possuía, cujo armamento deveria ser constantemente atualizado.⁷ Depois, outras opiniões apareceram, com valor histórico e técnico, como a da ampliação das defesas da capital da República por meio do estabelecimento de baterias poderosas nas ilhas atlânticas diante da cidade, como é o caso do Arquipélago das Cagarras.

Na gestão seguinte à do Almirante Balthazar da Silveira, do Almirante Pinto da Luz, nada de importante foi acrescentado, no campo oficial, às discussões sobre esse tema. O ministro apenas insistia na necessidade de mudar-se o arsenal de Marinha.

A posição do ministro Júlio de Noronha

Durante o quarto quadriênio (1902-1906), sendo Presidente da República o ex-presidente de São Paulo, Francisco de Paula Rodrigues Alves, foi ministro da Marinha o Almirante Júlio César de Noronha (1845-1923). Sobre Noronha, o ex-ministro da Guerra de Epitácio Pessoa (oitavo quadriênio, 1918-1922), o civil Pandiá Calógeras escreveu que, com ele, “pela primeira vez a Marinha teve um ministro [...] sabedor do que tinha de fazer, um chefe a par de um administrador”.⁸

Em 1903, novo ponto de vista veio complicar a área das decisões. É importante lem-

brar que alguns ministros davam apenas suas opiniões pessoais, mas outros respaldavam-se em pareceres de comissões especialmente formadas para estudarem o assunto, ou mesmo do Conselho do Almirantado (órgão consultivo em que se transformou o Conselho Naval, em 1907)⁹. Baseavam-se nas grandes correntes de opinião que dividiram a Marinha e que não tinham conclusão. O novo arsenal acabaria montado mais por insistência e decisão de uma só administração do que por influência forte das demoradas e interessantes discussões técnicas sobre o assunto.

Júlio de Noronha desejou, como o Almirante Manuel José Alves Barbosa (1845-1907), ministro da Marinha de 1896 a 1898, durante o quadriênio de Prudente de Moraes, incluindo a interinidade de Manuel Vitorino, ver o novo arsenal em Jacuacanga. Assim ele se expressara em 1897. Mas Noronha não deixou de expor lealmente ao Presidente Rodrigues Alves a dificuldade de escolha do local mais adequado segundo uma opinião unânime. Citou, habilmente, os exemplos da Argentina e do Chile, os dois grandes concorrentes do Brasil no campo militar, principalmente no naval.

Durante muitos anos, os relatórios dos ministros da Marinha no Brasil aludiram às forças navais chilenas e argentinas como padrão de referência. Os Estados Unidos da América, a essa altura, estavam fora da concorrência. Passados já pelo grande período de industrialização da segunda metade do século XIX, eles competiam com a Europa e não eram elementos de comparação para nós.

⁷ Cf. Relatório do Ministro da Marinha, de 1900, p. 63-65.

⁸ Calógeras, Pandiá. *Formação histórica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1966, 6 ed., p. 353.

⁹ Cf. Caminha, Herick Marques. *Organização e administração do Ministério da Marinha na República*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989, p. 44.

O aspecto psicológico da mudança de local

O problema da mudança, entretanto, quanto à escolha do local não atendia apenas a questões técnicas. O aspecto psicológico de oficiais e praças também era considerado. Houve defensores da idéia de se construir o novo arsenal fora do Rio de Janeiro porque a capital da República era, geralmente, o núcleo de onde partiam as manifestações mais expressivas de caráter partidário, com noticiário mais à mão, contribuindo para que o pessoal da Marinha tivesse elevado grau de politização. Chegou-se a sustentar, também, o ponto de vista segundo o qual a presença numa cidade farta de diversões afastava oficiais e praças de um convívio maior, que se julgava mais adequado para o exercício da profissão.

Outra corrente de pensamento achava que a mudança do arsenal e a criação de uma base em local ermo, como a Enseada de Jacuacanga, sem qualquer ligação expressiva com a civilização, deixaria os oficiais em estado de melancolia e os faria interessarem-se, cada vez mais, por ler os jornais políticos do Rio, na falta de melhor passatempo. Isso resultaria num aumento de seu grau de politização.

A relação do arsenal com a esquadra

Foi ainda Júlio de Noronha, formulador do primeiro programa naval do século XX, o responsável pelo sopro de modernização do material flutuante. Ele também fez a primeira relação entre a nova base naval, a ser construída, e os navios que tinham que ser adquiridos para a renovação da Armada.

Em seu relatório de 1904, fez a melhor apreciação do problema: era preciso um bom arsenal para acompanhar o restabelecimento do poder naval brasileiro. O material flutuante precisava de boas

condições para reparos e, o que é da maior importância considerar, para a construção de belonaves.

O aspecto econômico

Noronha também abordou aspectos econômicos da questão. Sugeriu a alienação dos terrenos em que, até então, estava instalado o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Isso cobriria uma parte das despesas. Teve o bom senso de não recomendar a alienação dos diques.

O Almirante Carlos Frederico de Noronha, inspetor do Arsenal, quando apresentou ao ministro da Marinha (Júlio de Noronha) seu relatório de 1904, diferiu deste seu primo quanto à idéia de se vender os terrenos do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e de entregar trabalhos a particulares.

Com o tempo, as idéias de Carlos Frederico de Noronha se realizariam, pois a Marinha construiu seu novo arsenal, conservando a posse e o uso de seus terrenos e de alguns prédios do arsenal velho, tanto no continente, próximo ao Mosteiro de São Bento, quanto na Ponta da Armação, em Niterói.

Quanto a essa questão da transferência do arsenal e da criação de um porto militar fora do Rio de Janeiro, o Almirante Barão de Jaceguai, acima citado, louvou o Almirante Eliziário Barbosa por ter abraçado a idéia do estabelecimento de tal porto militar fora da capital federal. E lembrou ainda que o valor econômico do Arsenal do Rio era muito grande.

Por razões análogas, a Grã-Bretanha não tinha seu principal estabelecimento naval na área em que se achavam as docas de Londres, e um grande milionário industrial britânico, *sir* Joseph Whitworth, mudara sua indústria de Manchester para um local de terrenos menos valiosos, apesar de ter

adquirido a preços muito vantajosos, no passado, as terras em que se estabelecera naquela cidade industrial britânica.¹⁰

Os exemplos da Argentina e do Chile

Na citação dos países que serviram de exemplo para a exposição do Almirante Júlio de Noronha, mencionada anteriormente, é interessante ressaltar novamente o Chile e a Argentina, tradicionais concorrentes do Brasil, e o Japão, que, no ano seguinte, estreitaria a Europa, empreendendo uma guerra vantajosa contra a Rússia, saindo dela com grande e muito importante vitória naval, com sérias implicações sobre os armamentos ofensivos e defensivos dos navios (Batalha de Tsushima, 27/5/1905).

O Japão, como registrou o ministro, já chamava a atenção das potências militares com seu crescente poder naval, incluindo arsenais, que garantiam àquela potência o imprescindível apoio logístico junto ao teatro marítimo de operações.¹¹

A autorização do Congresso para a compra

Em 1905, finalmente, esse mesmo ministro Júlio de Noronha registrou a autorização concedida pelo Congresso Nacional para a compra da área necessária para a construção do novo arsenal e para a assinatura do contrato de sua construção, desde que a despesa anual não ultrapassasse £ 75.000 (setenta e cinco mil libras esterlinas).¹²

Na frutífera gestão do Almirante Júlio de Noronha, entendeu-se que não seria con-

veniente a aquisição de novas belonaves sem que se garantissem sua adequada manutenção e seu reparo.

O programa naval de 1904 estava por realizar-se, e começaria pela construção de três encouraçados de 13.000 toneladas, sendo que a Marinha nunca antes tivera navio desse porte.

A mudança de política, favorecendo a reorganização da Marinha, era apoiada pelo Barão do Rio Branco, ministro do Exterior, que acreditava na necessidade de um poder naval forte, para que o Brasil pudesse afirmar-se internacionalmente. No caso do rearmamento naval brasileiro, o Barão do Rio Branco deixou claro que esse programa não era contra a Argentina, mas os novos navios destinavam-se às águas oceânicas, devido a seu enorme deslocamento.¹³

As divergências na gestão Júlio de Noronha

Persistia, porém, a divergência de opiniões quanto ao local a ser escolhido para o novo arsenal. **Em resumo, eram quatro os locais cogitados: Ilha do Boqueirão, Ilha das Cobras, Enseada de Jacuacanga e São Francisco do Sul (Santa Catarina).**

Quanto a manter o arsenal no Rio de Janeiro, Júlio de Noronha ponderava que não seria bom sob dois aspectos: a defesa, porque atrairia o bloqueio; e a disciplina, porque mantinha o pessoal junto à política.

No Rio, duas áreas eram indicadas: **a Ilha do Boqueirão e a Ilha das Cobras.** Quanto à primeira, o Almirante Noronha alegava despesa muito elevada para os necessá-

¹⁰ Cf. Jaceguai, Artur. *De aspirante a almirante: 1860 a 1902* (Minha fé de ofício documentada). Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1907, tomo V: 1895 a 1900, p. 128-131.

¹¹ Cf. Relatório do Ministro da Marinha, de 1904, p. 62 e 63.

¹² Cf. Relatório do Ministro da Marinha, de 1905, p. 64-66.

¹³ Cf. Albuquerque, Antonio Luiz Porto e. "O Barão do Rio Branco e a política internacional". Conferência pronunciada na Escola Superior de Guerra, em 19 de abril de 1995, quando do sesquicentenário de nascimento do Barão do Rio Branco.

os desmonte e aterro. A despesa com o arrasamento dos morros chegaria a Rs. 28.492.838\$200 (vinte e oito mil quatrocentos e noventa e dois mil contos, oitocentos e trinta e oito mil e duzentos réis), calculados para remover 7.343.515 metros cúbicos de argila e pedra, ao preço de Rs. 3\$880 (três mil oitocentos e oitenta réis) a unidade. Isso foi considerado caríssimo, sendo ainda a área ganha insuficiente, na opinião do ministro, e a ilha não dispunha de água, sendo necessário construir canalização para provê-la de fora. Quanto à Ilha das Cobras, Noronha também julgava insuficiente seu tamanho, como de fato era e seria até hoje, caso não se fizesse, posteriormente, o aterro e a retificação de seu litoral. Fazendo no Rio de Janeiro o porto militar de que a Marinha precisava, havia também a necessidade de ampliar a defesa da baía, o que encareceria o projeto.

Abordando a hipótese de **São Francisco do Sul**, o Almirante Noronha o impugnou, por ser de difícil acesso, fácil de ser obstruído e muito distante dos principais portos do país, Rio de Janeiro e Santos.

Restava a outra hipótese, levantada por Noronha, e que tinha bons adeptos: a **Enseada de Jacuacanga**. Dentre as vantagens desta, o ministro citou a posição estratégica favorável, a meio caminho entre os dois portos citados acima, a defesa da retaguarda da capital, impedindo um ataque inimigo através da Baía de Sepetiba, e a defesa fácil do local, ao abrigo de bombardeios.

De um convite do ministro aos principais chefes navais resultou uma viagem à enseada de Jacuacanga de uma força composta pelos Cruzadores *Tiradentes* e *Barroso*, este com o pavilhão do ministro da Marinha, e pelo Encouraçado *Aquidabã*.

Na noite de 21 de janeiro de 1906, por volta das 22h20, estando fundeado nessa enseada, o Aquidabã explodiu repentinamente, provavelmente por combustão espontânea da pólvora nos paióis, diante da elevada temperatura reinante.

Assim, morreram diversos oficiais, inclusive três contra-almirantes: Rodrigo José da Rocha, João Cândido Brasil e Calheiros da Graça. O único oficial que escapou incólume foi o Segundo-Tenente Mário Roxo.¹⁴ A tragédia foi contada em prosa no poema *Dies iræ*, de Emílio de Menezes¹⁵.

Com essa catástrofe, de repercussão internacional (ver Monumento aos Mortos do *Aquidabã*, na Enseada de Moncuaba, em Angra dos Reis, com placas de homenagens de estrangeiros), encerrou-se a expedição que pretendia examinar *in loco* as condições da área proposta para a construção do novo arsenal.

A discussão sobre Jacuacanga

O ministro Noronha, porém, nomeou, a 31 de março de 1906, nova comissão presidida pelo Almirante graduado Carlos Frederico de Noronha para prosseguir os estudos, tendo essa comissão concluído, a 21 de abril do mesmo ano, que:

- 1) a construção do novo arsenal devia ter lugar fora do Rio de Janeiro;
- 2) era imprescindível fazer-se a defesa da Ilha Grande;
- 3) a Enseada de Jacuacanga tinha condições para nela edificar-se um arsenal;
- 4) a "relevância estratégica do sistema hidrográfico onde fica a Ilha Grande" tinha condições especiais para lá se construir o grande porto militar da região central do litoral;

¹⁴ Cf. BRASIL. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1957, v. XVI, p. 191-222.

¹⁵ Cf. BRASIL. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1949, v. VII, p. 229-241. Publicado originalmente no jornal *O malho*, do Rio de Janeiro, em 1906.

5) considerando-se a demora da construção do novo arsenal, o do Rio de Janeiro devia ser melhorado para ter meios de atender à esquadra; e

6) era conveniente completar-se a defesa do Rio de Janeiro.¹⁶

Uma parte minoritária da comissão achou que a escolha de Jacuacanga ficava dependente de estudos posteriores a se realizarem acerca da situação sanitária daquela região e sobre o plano integral a que devia obedecer o porto militar.

Da comissão, apenas um membro, o Capitão-de-Mar-e-Guerra José da Cunha Ribeiro Espíndola, engenheiro naval, foi favorável à construção do novo arsenal no Rio de Janeiro, na Ilha do Boqueirão, ligando-se essa ilha à do Governador por uma ponte.

Comparando as necessidades brasileiras com a construção dos arsenais italianos de Spezzia e Bizerta, calculou-se em £ 1.600.000 (um milhão e seiscentas mil libras esterlinas) o custo do arsenal a ser construído em Jacuacanga, excetuando-se as despesas com a fortificação das adjacências. A preocupação com a fortificação das áreas próximas tinha a ver com a então muito recente experiência da Guerra Russo-Japonesa (1904-1905), em que o problema de desembarques no continente asiático, para expulsar os russos da Mandchúria, estava na primeira linha das preocupações do governo imperial japonês, que tinha que estudar como transportar e desembarcar tropas ao largo das ilhas metropolitanas do Império do Sol Nascente.¹⁷

Muito mais tarde, quando a arma aérea já fazia parte das ações militares, recomendava-se, teoricamente, um estudo cuidadoso

do terreno e da hidrografia dos possíveis lugares onde se pretendia construir uma base, incluindo pistas de pouso e levantamento de voo.¹⁸ Considerando os estudos profissionais de muitos de nossos oficiais de marinha, por meio de leitura atenta de textos contemporâneos, é provável que essa discussão quanto à localização do novo arsenal e os cuidados para sua implantação estivesse calcada sobre o que de mais recente se debatia e se publicava no exterior, dentre importantes potências navais.

Um dos mais importantes historiadores e teóricos navais da época, o Almirante norte-americano Alfred Thayer Mahan, pouco tempo depois publicou um alentado livro em que chamava enfaticamente a atenção para a importância das bases navais, com seus estaleiros, para descanso e reparo dos navios em operações militares. E citou, especificamente, o caso da Guerra Russo-Japonesa, já mencionada, em que o Império russo não dispunha de estabelecimentos navais de apoio para sua esquadra, comandada pelo Almirante Zinovi Petrovich Rodjestvenski e que atravessou o mundo, do Mar Báltico ao Mar do Japão, sem contar com o necessário apoio logístico naval, sendo derrotada pelos japoneses na Batalha de Tsushima (27/5/1905).¹⁹

Alexandrino, ministro

Depois dos estudos da comissão, Júlio de Noronha passou o Ministério da Marinha para o Contra-Almirante Alexandrino Faria de Alencar (1848-1926), que foi ministro em três períodos: 1906-1910, 1913-1914 e

¹⁶ Cf. Relatório e parecer da comissão, in BRASIL. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1949, v. VII, p. 41-59.

¹⁷ Cf. Daveluy, René. *La lutte pour l'empire de la mer: exposé et critique*. Paris: Augustin Challamel, 2 ed., 1906, p. 199.

¹⁸ Cf. Levert, Lee J. *Fundamentals of naval warfare*. New York: The Macmillan Company, 1947, p. 166.

¹⁹ Cf. Mahan, Alfred Thayer. *Naval strategy: compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land*. Boston: Little, Brown, and Company, 1915, p. 159-160.

1914-1918. Este, em 1907, apresentou seu relatório ao Presidente Affonso Augusto Moreira Penna (1906-1909), no quinto quadriênio (que se interromperia com a morte do titular e a ascensão do vice-presidente, Nilo Peçanha, que concluiria o quadriênio presidencial e o mandato), comentando que, "oportunamente", recomençaria os estudos para a mudança do arsenal. Recomendava, porém, que era preciso melhorar e impulsionar as oficinas da Ilha das Cobras. Alexandrino, na verdade, era partidário da permanência do arsenal no Rio de Janeiro.

Ainda na primeira gestão de Alexandrino (1906-1910), o Presidente da República, Affonso Penna, abriu um crédito de Rs. 200:000\$000 (duzentos contos de réis), pelo Decreto nº 6.692, de 24/10/1907, para a mudança, "para ponto conveniente, na Baía do Rio de Janeiro, das diversas dependências e oficinas do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, que se acham atualmente disseminadas em vários pontos afastados e expostos, de modo a atender às necessidades de sua segurança e às exigências de observação e reparação do material flutuante".²⁰

No ano seguinte, o Decreto nº 6.907, de 24 de abril de 1908, abriu um crédito especial de Rs. 600:000\$000 (seiscentos contos de réis) "para o aparelhamento do terreno da Ilha das Cobras, ou de lugar mais apropriado, a fim de serem nele estabelecidas as oficinas do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro".²¹ Nesse decreto aparece a re-

ferência explícita à Ilha das Cobras, enquanto já se considerava ponto pacífico a localização dessas instalações industriais navais na capital federal, como se vê no nome indicado naquele diploma legal: Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Alexandrino de Alencar foi o primeiro que não ficou apenas nos estudos. Convencido de suas idéias, tomou providências imediatas para concretizá-las. Dotado de excepcional tenacidade, como se pode deduzir de suas atividades à frente no Ministério da Marinha por três vezes, foi homem de ação. Apesar de opositores ainda

existentes contra a permanência do arsenal no Rio de Janeiro, o ministro decidiu-se a construí-lo aqui mesmo. Pelo Aviso nº 1.957, de 5 de maio de 1908, deu ordem ao inspetor do arsenal para fazer a mudança da oficina de eletricidade para o edifício construído para esse

**Com as providências
enérgicas tomadas pelo
Almirante Alexandrino, a
Marinha deve-lhe, mais do
que a qualquer outro, a
modernização de suas
instalações industriais**

fim, na Ilha das Cobras.

Em 1909, o ministro da Marinha participou ao Presidente da República a inauguração dessa oficina de eletricidade e fez considerações sobre os diques necessários ao novo estabelecimento industrial na Ilha das Cobras.

Com as providências enérgicas tomadas pelo Almirante Alexandrino, a Marinha deve-lhe, mais do que a qualquer outro, a modernização de suas instalações industriais. Esse almirante não cuidou apenas do material flutuante, aperfeiçoando o programa naval de 1904, do Almirante Júlio

²⁰ Cf. Decreto nº 6.692, de 24/10/1907, in *Collecção das leis da Republica dos Estados Unidos do Brazil, de 1907*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, v. III.

²¹ Cf. Decreto nº 6.907, de 2/4/1908, in *Collecção das leis da Republica dos Estados Unidos do Brazil, de 1908*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909, v. I.

César de Noronha, mas também executou reformas na estrutura física da Marinha que a tornassem capaz de manter funcionando a nova esquadra adquirida. Suas medidas foram decisivas.

Os trabalhos progrediram aceleradamente e, em 1910, o ministro participou ao Presidente que a Lei nº 2.050, de 31/12/1908, que fixou a despesa geral da República, manteve, em seu artigo 10, autorização anterior de verbas variadas, inclusive para consertos de navios, e autorizou a celebração de contrato para se estabelecerem, na Ilha das Cobras, as oficinas do Arsenal do Rio de Janeiro, podendo ser alienados os terrenos que ficassem desocupados.²² O Presidente da República também ficou sabendo que a Marinha já tinha feito concorrência para aquelas obras.

Não seria fácil, entretanto, realizar-se o desejo de Alexandrino. A Marinha encontrava-se bastante dividida quanto às opiniões técnicas sobre a localização do novo arsenal. Não eram apenas temas técnicos; havia, também, aspectos políticos, funcionais e pessoais.

O Almirante Alexandrino, a par de ser homem de decisão, era também arbitrário e autoritário. A forte oposição que enfrentava na Marinha talvez lhe incentivasse esse modo de proceder. Já houvera muitas marchas e contramarchas, sem resultados. Com tempera e boa inteligência, além de notável cultura profissional, no que fazia par com Júlio de Noronha, Alexandrino realizou grandes obras. E teve inimigos ásperez e opositores tenazes. Dentre estes, destacava-se o Almirante Joaquim Marques Batista de Leão (1847-1913), que foi ministro da Marinha entre 1910 e 1912, no sexto

quadriênio presidencial, sob o Marechal Hermes da Fonseca, sobrinho do proclamador da República, Generalíssimo Manuel Deodoro da Fonseca.

A oposição de Marques de Leão

Marques de Leão não poupou críticas a seu antecessor, apontando inúmeras irregularidades presumíveis. Discordou da instalação do arsenal na Ilha das Cobras, mesmo depois de iniciadas as obras. Considerava inadequada a existência de um porto militar na capital federal, por ser esse porto carioca franco às bandeiras de todas as nações, aberto ao comércio internacional, sem que os estabelecimentos comerciais, os bancos, as fábricas etc. ficassem ameaçados, pondo em risco as fortunas dos comerciantes em caso de guerra.

Marques de Leão contestou Alexandrino também na execução do Programa Naval de 1906, mandando reduzir a tonagem e o calibre dos canhões da bateria principal do Encouraçado *Rio de Janeiro*, então sendo construído na Grã-Bretanha, e para o qual era insuficiente, em suas dimensões, o dique projetado para a Ilha das Cobras.²³ Esse grande encouraçado, com 12 canhões de 12 polegadas, inicialmente de 15 polegadas, foi lançado ao mar em 1913, vendido ao Império Otomano (Turquia), onde teve o nome de *Sultão Osmã I*, mas apropriado, a seguir, pela Grã-Bretanha e incorporado à Marinha Real com o nome de *Agincourt*, ao começo da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), na qual o Império Otomano seria aliado do Império alemão, portanto inimigo dos britânicos.²⁴

²² Cf. Lei nº 2.050, de 31/12/1908, in *Collecção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brazil*, de 1908. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909, v. 1.

²³ Cf. Introdução do Relatório do Ministro da Marinha apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil em maio de 1911. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1911, p. 50-51.

²⁴ Cf. Mendonça, Mário F. e Vasconcelos, Alberto. *Repositório de nomes dos navios da Esquadra brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 3 ed., 1959, p. 225.

Considerou-se que esse navio foi encomendado no clima de rivalidade entre Brasil, Argentina e Chile, devendo ser o maior e mais poderoso navio do mundo, com cerca de 30.000 toneladas de deslocamento médio.²⁵ Como navio britânico, tomou parte na Batalha da Jutlândia, a maior batalha naval do mundo até então, de 31 de maio a 1º de junho de 1916, chegando a evitar ali torpedos alemães atirados contra a esquadra britânica.²⁶

O Almirante Marques de Leão propôs também novas cláusulas para um contrato de construção do novo arsenal. Pretendia, assim, recomeçar a luta. Deixaria, porém, o Ministério da Marinha com seu segundo relatório, de 1911, sem que seus planos se realizassem.

A gestão de Belfort Vieira

Substituiu-o o Almirante Manuel Inácio Belfort Vieira (1854-1913), que ficaria nesse cargo entre 1912 e 1913. No ano de sua posse, 1912, Belfort Vieira adiantou os serviços na Ilha das Cobras. Não o fez, porém, com o propósito de instalar ali o novo arsenal, mas de melhor aparelhar as oficinas, para que atendessem à necessidade de eventuais reparos nos navios de guerra. Estava convencido de que o novo arsenal deveria ser construído fora da capital federal. Retomava-se o velho tema das discussões quanto à localização do arsenal. Estas chegaram ao Congresso Nacional, onde havia oficiais de Marinha licenciados ou reformados. Essa discussão parecia

sem fim, até que o Almirante Alexandrino Faria de Alencar retornou ao cargo de ministro da Marinha em 1913.

Alexandrino pela segunda vez

Com a presença de Alexandrino, pela segunda vez, na pasta da Marinha, acabaram-se essas discussões ou, pelo menos, ficaram estereis. As obras de construção e instalação do novo arsenal tornaram-se irreversíveis. Ele seria instalado, finalmente, na Ilha das Cobras, onde está até hoje.

TODO O ARSENAL É UMA ILHA

De 1914 em diante, os esforços de construção de um arsenal condizente com as necessidades da Marinha concentrar-se-iam na Ilha das Cobras.

Essa discussão parecia sem fim, até que o Almirante Alexandrino Faria de Alencar retornou ao cargo de ministro da Marinha em 1913

Eventualmente, ainda se discutiu a propriedade da decisão, mas ela nunca foi revogada. É interessante notar que, se houve discussões, pelo menos se vê que os oficiais de Marinha eram estudiosos do problema em pauta e entusiasmavam-se pela questão, eminentemente profissional.

Almirantes, comandantes e tenentes dedicaram-se ao estudo da questão, que agitou a Marinha por mais de duas décadas. Dentre os que se destacaram, podem-se citar, numa reverência a sua memória, os nomes de E. W. Muniz Barreto, Conrado Heck, Juvenal Greenhalgh²⁷, Luís Neves e A. de

²⁵ Cf. *Conway's all the world's fighting ships: 1906-1921*. London: Conway Maritime Press Ltd., 1985, p. 37.

²⁶ Cf. Gibson, Langhorne e Harper, J. E. T. *The riddle of Jutland: an authentic history*. London: Cassell and Company, Limited. 1934, p. 202-203. Ver também: Bellairs, Carlyon. *The battle of Jutland: the sowing and the reaping*. London: Hodder and Stoughton, Limited, 2 ed., 1919.

²⁷ Que escreveria *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história*, em dois volumes: vol. I, 1763-1822 (editado no Rio de Janeiro, em 1951) e vol. II, 1822-1889 (editado no Rio de Janeiro, em 1965), fartamente documentados, inclusive com iconografia.

Lima Barros. Suas conferências e seus trabalhos estão registrados em antigos números do *Boletim do Clube Naval*, que minha curiosidade foi buscar.

Alexandrino pela terceira vez

O regresso do Almirante Alexandrino à pasta da Marinha, na terceira vez que a ocupou, coincidiu com a eclosão e o desenvolvimento da Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Aquele conflito iria dar-lhe razão quanto à reforma que fizera, em 1906, no Programa Naval de 1904, e reforçar-lhe o prestígio para conseguir a renovação dos meios com que a Marinha garantiria a eficiência de sua esquadra.

As diversas Marinhas de Guerra estavam às voltas com o grande desenvolvimento trazido pela construção, em 1906, do Encouraçado britânico *Dreadnought*, com velocidade de cruzeiro de 18,4 nós, que inaugurou a era dos enormes canhões homogêneos de grosso calibre, 305 mm (12 polegadas), em sua bateria principal de cinco torres duplas, sem artilharia de calibres médios, o que revolucionou a construção das belonaves, tornando repentinamente obsoletos os encouraçados anteriores, que não tinham tão formidável poder ofensivo.²⁸ Inaugurara-se a era do *all big gun battleship*, fortemente couraçado, totalmente a vapor, movido a carvão ou a óleo, com turbinas de 23.000 hp, com quatro eixos, capazes de garantir 21 nós de velocidade.²⁹

Em 1912, já estavam adiantadas as obras do novo arsenal. Construíam-se um dique e

um cais, devendo-se ainda construir uma carreira. O novo dique deveria comportar navios do porte do Encouraçado *Rio de Janeiro*, então sendo construído na Europa. Tal dique tivera o término de sua obra retardado, porque fora projetado para receber navios do tamanho do Encouraçado *Minas Gerais*; o terceiro encouraçado, porém, era maior, e foi preciso alterar-se o projeto inicial. O primeiro dique estava orçado em £ 360.000 (trezentos e sessenta mil libras esterlinas), e o segundo, em £ 591.000 (quinhentas e noventa e uma mil libras esterlinas), conforme o aditamento assinado em 16 de dezembro de 1911 ao contrato celebrado em 22 de abril de 1910.

Aliás, desde 1908 já se aprofundara o Dique Guanabara, atual Almirante Jardim, e se prolongara o Dique Santa Cruz, a fim ser possível sua utilização com navios maiores. O cais estava sendo construído ao norte da ilha, numa extensão de 648 metros, devendo-se dragar em frente a ele um canal com 300 metros de largura e 10 metros de profundidade em águas mínimas. Quanto à carreira, deveria comportar navios de até 3.000 toneladas.

Todas essas obras haviam sido contratadas, mediante concorrência pública, em 22 de abril de 1910, com os senhores João Teixeira Soares e Émile Lambert. Estes passaram o contrato para a *Société Française d'Entreprises au Brésil*.

Dirigindo-se ao Presidente da República em 1915, o Almirante Alexandrino disse que novas dificuldades apareciam, causadas por dois fatores: a crise financeira do Brasil e a guerra européia³⁰. Essa crise fi-

²⁸ Cf. Clerc-Rampal, G. *Les navires*. Paris: Librairie Hachette, 1921, p. 32.

²⁹ Cf. Parkes, Oscar. *British battleships*. London: Leo Cooper, 2 ed., 1966, p. 477-483.

³⁰ Como foi chamada, no começo, a grande conflagração, depois mundial, inclusive num documento alemão distribuído como propaganda de guerra, em 1914, denominado *Documentos oficiais relativos à guerra européia de 1914*; continha uma parte inicial tirada do "livro branco", isto é, um relatório pretensamente neutro sobre partes envolvidas na deflagração do conflito, inclusive a Sérvia e a Áustria-Hungria; estão, também, ali publicados telegramas trocados entre os chefes de Estado e as chancelarias estrangeiras, abordando as primeiras movimentações militares na Europa.

nanceira, por alguns considerada como “de transição”, foi originada pelo funcionamento do sistema monetário e no apelo comum a emissões incontroláveis de moeda, um tanto arbitrárias. Tais emissões acabaram desenvolvendo-se muito além de qualquer medida. E o progresso das atividades econômicas, na transição do século XIX para o XX, tornou muito acentuada a falta de meio circulante, apesar de o capital estrangeiro ter afluído para o Brasil em grandes proporções.³¹ Ambas as crises teriam consequências nefastas sobre o andamento dos trabalhos de construção do novo arsenal, adiando-os prolongadamente.

O orçamento de 1915³² já não previa qualquer verba para o pagamento das obras, ao mesmo tempo que a Primeira Guerra Mundial, em pleno curso, dificultava as importações, majorando-lhes enormemente os preços, levando a *Société Française d'Entreprises au Brésil* a desejar a rescisão do contrato. O governo, por sua vez, sem condições de sustentar os trabalhos, conseguiu um acordo com os franceses, pagando-lhes £ 402.000 (quatrocentas e duas mil libras esterlinas), rescindindo o contrato, sem direito a reclamações futuras, e apropriando-se do terminal existente.

Lutava-se pela continuidade. Alexandrino preocupava-se em garantir o prosseguimento das obras que começara, nas quais já se investira muito dinheiro. Tinha razão o ministro da Marinha, pois se as prolongadas discussões não iluminaram o problema, sua decisão de construir o novo arsenal no Rio de Janeiro deu à Marinha a esperança, fundamentada nos trabalhos que já se executavam,

de possuir um parque industrial à altura de suas necessidades.

Como sempre, o dinheiro era escasso. E, o que é pior, estávamos às vésperas de nos envolvermos de fato na Primeira Guerra Mundial, quando enviávamos uma força naval à Europa, composta pelos Cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, os Contratorpedeiros *Piauí*, *Rio Grande do Norte*, *Paraíba* e *Santa Catarina*, o Navio-Transporte *Belmonte* e o Rebocador de Alto-Mar *Laurindo Pitta* (ainda existente, hoje como uma espécie de aviso transportador de passageiros em turismo cultural na Baía de Guanabara, com o Serviço de Documentação da Marinha).

Essa força chamou-se Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), comandada pelo Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin.

A DNOG, além de patrulhar o litoral noroeste da África, patrulhou o Estreito de Gibraltar e, após a guerra, visitou portos europeus (Itália, França, Portugal e Gibraltar).

O Brasil ainda enviou uma missão médica para o Hospital Militar de Paris, integrada por médicos civis (dentre os quais o dermatologista Paulo de Figueiredo Parreiras Horta, neto do Visconde de Ouro Preto), da Marinha e do Exército. A Missão Médica Brasileira saiu do Rio de Janeiro a 18 de agosto de 1918.

Também enviávamos aviadores navais,³³ que participaram de missões de treinamento e patrulha na Grã-Bretanha, um dos quais faleceu em acidente de voo (Primeiro-Tenente Eugênio Possolo). Era um tempo ain-

³¹ Cf. Prado Jr., Caio. *História econômica do Brasil*, São Paulo: Editora Brasiliense, 9 ed., 1965, p. 223-229.

³² Cf. Decreto legislativo nº 2.923, de 3/1/1915, artigo único, e Lei nº 2.924, de 5/1/1915, art. 71, in *Collecção das leis da Republica dos Estados Unidos do Brazil, de 1915*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917.

³³ Cf. Prado Maia, João do. *DNOG (Divisão Naval em Operações de Guerra), 1914-1918: uma página esquecida da história da Marinha brasileira*. Rio de Janeiro: s/ed., 1961, p. 25-28.

da primitivo e heróico da aviação de guerra, quando, no começo do conflito, ainda se faziam bombardeios aéreos com um co-piloto ou ajudante lançando bombas com a mão por uma nacele a ré, sem precisão.³⁴

Desejando alcançar o fim a que se propusera, Alexandrino sugeriu, como alternativa, a construção e a exploração do novo arsenal por uma firma estrangeira, o que livraria o Brasil de gastos imediatos. Essa idéia não era totalmente sua. Júlio de Noronha já fizera proposta semelhante.

Não seria fácil, no entanto, obter a continuidade de recursos para o prosseguimento dos trabalhos na Ilha das Cobras. Em 1917, Alexandrino insistiu por sua continuação, ainda que fosse necessário vender os terrenos do arsenal velho e fechar os arsenais de Mato Grosso e do Pará.

Em 1922, Alexandrino foi além, pedindo a construção de um prédio de sete ou oito andares, nos terrenos então ocupados pelos armazéns da Estrada de Ferro Teresópolis, de 80m por 80m, com uma face para o mar e outra para a Praça XV de Novembro. Nesse edifício, predendia o ministro instalar o Almirantado, o Museu da Marinha, a Biblioteca da Marinha, a Escola Naval de Guerra (hoje Escola de Guerra Naval), a Auditoria e a Superintendência de Navegação (hoje Diretoria de Hidrografia e Navegação). Assim, liberar-se-iam as áreas de marinha contíguas aos cais do porto (Arsenal Velho) e o edifício da Ilha Fiscal. Esses terrenos, se vendidos, poderiam render Rs. 100.000:000\$000 (cem mil contos de réis), no entender do ministro, sendo orçado em Rs. 10.000:000\$000 (dez mil contos de réis) o novo edifício do Ministério referido, e em

Rs 40.000\$000 (quarenta mil contos de réis) o término da construção do novo arsenal. Assim, haveria um saldo de Rs. 50.000:000\$000 (cinquenta mil contos de réis) para o Tesouro.

A partir desse ano de 1922 (25 de fevereiro), a construção do novo arsenal ficou a cargo da Companhia Mecânica e Importadora de São Paulo, por administração contratada.

É interessante registrar que, depois da rescisão do contrato com a *Société Française d'Entreprises au Brésil*, o governo fizera duas concorrências públicas para a continuação das obras, uma em 1920 e outra em 1921, sem que se aceitassem as propostas apresentadas. As condições do contrato com a Mecânica foram contestadas e debatidas amplamente pela imprensa, levando mesmo o Presidente Epitácio Pessoa, em manifesto à Nação, dizer: "Sem receio algum, pode ser proclamado que o sistema de trabalho adotado na execução dos melhoramentos da Ilha das Cobras é o mais favorável possível, desafiando a crítica mais severa"³⁵.

Alexandrino, entretanto, acalmou o Presidente Artur Bernardes, do nono quadriênio (1922-1926), sucessor de Epitácio Pessoa, declarando que examinara cuidadosamente as cláusulas daquele contrato e que apenas introduzira pequenas alterações, porque "o sucesso da revisão (do contrato) seria duvidoso ante as condições favoráveis para a Companhia, no caso de ela ser tentada, e a necessidade para a Marinha de um bom arsenal é tão urgente que, mesmo com sacrifício, não devem mais ser protelados os trabalhos para sua construção".³⁶

³⁴ Cf. Murray, Williamson. *War in the air: 1914-45*. London: Cassell, 1999, p. 28-45. Ver também: Everett, Susanne e Keegan, John. *World War I*. London: Tiger Books International, s/d, p. 116-137.

³⁵ Cf. Relatório do Ministro da Marinha, de 1923, p. 93.

³⁶ Cf. Relatório do Ministro da Marinha, de 1923, p. 94.

Muito pouco se alterou do projeto inicial que já vinha sendo executado pela *Société Française d'Entreprises au Brésil*. A principal alteração foi, talvez, com relação ao grande dique (que deveria chamar-se Artur Bernardes, chamou-se Rio de Janeiro e hoje é Almirante Régis), que teve suas dimensões ampliadas.

É interessante ler as palavras do já idoso Almirante Alexandrino de Alencar contando ao Presidente da República o andamento das obras do novo arsenal. O que ele relata é quase o que atualmente está na Ilha das Cobras. Esta foi aterrada, a fim de construir-se o cais que a circunda, dando-lhe um perímetro retificado.

Em 1926, já aparece a referência ao nome Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras. Daí em diante, a Marinha teria na Baía de Guanabara dois arsenais: o do Rio de Janeiro e o da Ilha das Cobras. O primeiro era apenas o velho arsenal, no continente; o segundo era o que se construía, e que ficou conhecido por suas iniciais: AMIC.

Os sucessores de Alexandrino

Em 1926, o gasto médio com as obras do novo arsenal subia a Rs. 1.200.000\$000 (um milhão e duzentos mil contos de réis) por mês. O novo ministro da Marinha, Contra-Almirante Arnaldo Siqueira Pinto da Luz (1876-1961), à frente da pasta entre 1926 e 1930, chamou a atenção do Presidente da República para a necessidade de se aumentar a despesa mensal em Rs. 200.000\$000 (duzentos contos de réis), a fim de permitir o funcionamento do arsenal em 1930.

O Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras não ficaria pronto em 1930, como se pretendia. Não haviam sido suficientes as verbas destinadas a tais trabalhos. Em 1930, apenas estavam concluídos o Dique *Almirante Régis* (ainda com o nome de Artur Bernardes), o túnel e alguns edifícios, dentre os quais o da Patromoria e do Depósito Naval. Prosseguia a construção do cais e dos molhes, além de diversas outras obras de aterro, concretagem etc.

Depois de renovado a 30 de abril de 1928, o contrato entre a Marinha e a Companhia

Mecânica e Importadora de São Paulo foi rescindido em 1931, após o movimento revolucionário que depôs o Presidente Washington Luís Pereira de Sousa (10º quadriênio, 1926-1930).³⁷

Houve drástica redução de despesa, e o pessoal artístico e marítimo empregado reduziu-se de 2.438 homens, em junho de 1930, para 1.238 homens um ano após (junho de 1931); 702 operários foram despedidos, e a verba, que alcançava Rs. 21.000:000\$000 (vinte e um mil contos de réis) anuais, reduziu-se para Rs. 9.000:000\$000 (nove mil contos de réis), o que muito dificultava o andamento das obras.

As verbas continuariam a ser pequenas. Em 1935, o ministro da Marinha, Almirante Protógenes Pereira Guimarães (1876-1938), à frente dessa pasta entre 1934 e 1935, queixou-se ao Presidente da República da morosidade dos trabalhos por falta de dinheiro, tendo apenas sido iniciadas as obras de construção das últimas oficinas.³⁸ Se a dotação anual para essas obras fosse mantida

Muito pouco se alterou do projeto inicial que já vinha sendo executado pela *Société Française d'Entreprises au Brésil*

³⁷ Ver detalhes dessa revolução, que pôs fim à República Velha, em Fausto, Boris. *A revolução de 1930: historiografia e história*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1972; e Fausto, Boris. *Pequenos ensaios de história da República: 1889-1945*. São Paulo: CEBRAP, 1972.

³⁸ Cf. Relatório do Ministro da Marinha, de 1935, p. 57-58.

em Rs. 9.000:000\$000 (nove mil contos de réis), como em 1931³⁹, os trabalhos apenas se concluiriam em 1945, despendendo-se um total de cerca de Rs. 120.000:000\$000 (cento e vinte mil contos de réis). Dizia o mesmo ministro que, se a quota anual fosse aumentada para 23.000:000\$000 (vinte e três mil contos de réis), a construção terminaria em 1937.

Em 1936, já se usavam normalmente o atual Dique *Almirante Régis*, os guindastes elétricos, a Doca *Onze de Junho*, os edifícios de alojamento, as subestações etc. Fizeram-se revisões do programa de construção do novo arsenal e, com a ampliação dos recursos financeiros, o Almirante Henrique Aristides Guilhem (1875-1949), à frente da pasta da Marinha entre 1935 e 1937, tinha a esperança de ver o AMIC funcionando plenamente já em 1939.⁴⁰

Enquanto isso, o velho Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro transformara-se em oficina auxiliar do novo.

Em 1939, de fato, o novo Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (AMIC) estava perfeitamente integrado em suas atividades, pouco faltando para que sua instalação se completasse. Já se construíam navios nele, realizavam-se reparos, além de diversos trabalhos de pequena monta.

O novo arsenal, portanto, já existia, sonho de tantos, realização de muitos. Já se tinham findado, havia muito tempo, as discussões sobre sua localização e seu valor militar. Ele ficara na então capital da República.

No começo de 1948, o AMIC ab-

sorveu o AMRJ, formando-se um único estabelecimento, com o nome de Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.⁴¹ Depois, as velhas instalações do continente perderam sua importância e desapareceram como valor industrial. E hoje, todo o Arsenal é uma ilha: a Ilha das Cobras.

Houve drástica redução de despesa, e o pessoal artístico e marítimo empregado reduziu-se de 2.438 homens, em junho de 1930, para 1.238 homens um ano após (junho de 1931)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<APOIO> / Arsenais; AMRJ; AMIC; História do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro;

³⁹ No entanto, o Decreto nº 20.578, de 28/10/1931, aumentou a verba para a construção do novo Arsenal de Marinha na Ilha das Cobras de Rs. 6.200:000\$000 (seis mil e duzentos contos de réis) para Rs. 8.800:000\$000 (oito mil e oitocentos contos de réis). Cf. *Actos do Governo Provisório dos Estados Unidos do Brasil*, 1931, 36ª parte. Rio de Janeiro: Editora Livraria Jacintho, 1931, p. 529 - 542, especialmente p. 540.

⁴⁰ Cf. Relatório do Ministro da Marinha, de 1936.

⁴¹ Cf. Decreto nº 24.587, de 26/2/1948.