

MARINHA DO BRASIL COMO IMAGEM DA NAÇÃO: O pensamento de monarquistas e republicanos sobre a Marinha do Brasil em fins do século XIX¹

*"O que constitui o verdadeiro Poder Marítimo? Ou antes, o que dá a uma nação os atributos de potência marítima? É a faculdade de sustentar uma guerra marítima, defensiva ou ofensiva, ou com esses dois caracteres". (Arthur Silveira da Motta, Barão de Jaceguay., in *Organização Naval*, 1896.)*

JOSÉ MIGUEL ARIAS NETO²
Professor

RESUMO

Este artigo aborda o pensamento de políticos civis e militares, monarquistas e republicanos no início da República sobre a Marinha de Guerra do Brasil e demonstra o surgimento de uma nova concepção de Defesa Nacional.

SUMÁRIO

Introdução

A "Restauração" da Marinha

Os efeitos da Doutrina Monroe

O Programa Naval de 1904

O Programa Naval de 1906

Suas conseqüências

INTRODUÇÃO

No final do século XIX, surgiu no Brasil uma literatura que não só criticava as intervenções militares na política, mas tam-

bém propunha uma redefinição do papel das Forças Armadas no âmbito do Estado, evidenciando a necessidade de reformas no Exército e na Marinha, tanto no que diz respeito ao aparelhamento militar quanto à

1 N.R.: Versão ligeiramente modificada da Comunicação apresentada no V Simpósio de História Marítima e Naval Ibero-Americana, promovido pela Marinha do Brasil, no Rio de Janeiro, de 25 a 29 de outubro de 1999.

2 N.R.: Professor de História da América Colonial, Departamento de História - Universidade Estadual de Londrina. Mestre em História Social - FFLCH-USP. Doutorando na mesma instituição. Vice-presidente ANPUH/Pr.

formação dos quadros destas corporações. Era uma literatura que defendia a profissionalização das Forças Armadas. Parte desta literatura é de tendência monarquista e pode ser circunscrita, em termos cronológicos, ao período imediatamente anterior à Proclamação da República, com a publicação, em 1889, do artigo “Destinos Políticos do Brasil”³, de Eduardo Prado, até por volta de 1894, com a edição de *A Marinha d’outr’ora*, do Visconde de Ouro Preto⁴. São ainda deste período: *Fastos da ditadura militar no Brasil*⁵ e *A ilusão americana*⁶, de Eduardo Prado, e *Advento da ditadura militar no Brasil*⁷, do Visconde de Ouro Preto.

A “RESTAURAÇÃO” DA MARINHA

Os monarquistas criticavam o excesso de bacharelismo, em especial as teorias do “soldado-cidadão”, através das quais os militares do Exército – principalmente – justificavam sua interferência na política brasileira e propunham como corretivo reformas que conduzissem à profissionalização daquela força. Já os republicanos – civis e militares –, a partir da revolta de 6 de setembro de 1893, escreveram muitos trabalhos sobre a Marinha, através dos quais iniciaram uma campanha para restaurar a Armada Nacional. Esta campanha foi pro-

fundamente reforçada pelas ameaças – reais ou imaginadas – do imperialismo norte-americano e europeu e pela corrida armamentista de fins do século XIX. As devastadoras vitórias da Marinha japonesa sobre a China nos anos de 1894 e 1895 e sobre a Rússia, em 1905, da dos Estados Unidos sobre a Espanha, na Guerra Hispano-Americana de 1898, bem como os crescentes incrementos dos orçamentos militares europeus e norte-americanos, por assim dizer, provocaram um profundo impacto nos espíritos dos políticos e estadistas brasileiros e marcaram um momento de emergência de um novo pensamento estratégico-naval e em uma redefinição do papel atribuído à Marinha brasileira no âmbito da construção da nacionalidade: o da defesa da soberania e da ordem interna.

Os autores monarquistas pensavam a “restauração da Marinha” em moldes bem tradicionais, mas aqueles que se debruçaram sobre o assunto após 1895, embora falassem em restauração, apenas colocavam em uma linguagem antiga uma novidade histórica, que traçou os rumos do programa de reaparelhamento naval de 1904-1906, promovidos por republicanos de primeira hora, como Júlio César de Noronha e Alexandrino de Alencar. Trata-se de obras como: *Lição do Extremo Oriente*, de Rui Barbosa⁸, *Organização naval*, do Barão de

3 *Revista de Portugal*. Porto: Genelioux, 1889, v. VI., p. 467-91.

4 FIGUEIREDO, Afonso Celso de Assis (Visconde de Ouro Preto). *A Marinha d’outr’ora*. 3 ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1981

5 PRADO, Eduardo. *Fastos da ditadura militar no Brasil*. 4 ed. Pelotas: Typographia da Livraria Americana, 1891. (A obra é composta por artigos publicados originalmente entre dezembro de 1889 e junho de 1890.)

6 PRADO, Eduardo. *A ilusão americana*. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1894. (A primeira edição é de 1893 e foi censurada e apreendida pelo governo brasileiro.)

7 FIGUEIREDO, Afonso Celso de Assis (Visconde de Ouro Preto). *Advento da ditadura militar no Brasil*. Paris: Pichon, 1891.

8 BARBOSA, Rui. “Lição do Extremo Oriente”. In *Cartas de Inglaterra*. 4 ed. São Paulo: Itacema, 1972, p. 111-92. (A primeira edição é de 1895, e foi publicada originalmente entre os dias 12 e 19 de maio no *Jornal do Comércio*. A carta foi reproduzida também no fascículo de maio do mesmo ano da *Revista Marítima Brasileira*.)

Jaceguay⁹, e *O problema naval*, de Arthur Dias¹⁰.

Desde a Independência, a Marinha era uma força que participava no processo de controle interno, da violência política e da política externa imperial – estabilidade no Prata –, ou seja, a ela correspondia um importante papel na manutenção da soberania nacional, mas não apresentava condições de oferecer um obstáculo sério às Esquadras das potências européias. A consciência desta situação foi se acentuando cada vez mais ao final do século XIX, com a transição da navegação a vela para vapor e com as inovações tecnológicas que o domínio da fundição do ferro e do aço introduziram na construção dos navios de guerra e nos armamentos¹¹. Na Guerra da Criméia (1853-6), foi comprovada a superioridade da propulsão a vapor, tendo também os franceses empregado com sucesso os primeiros barcos couraçados e, a partir de 1858, deram início a uma competição por navios “maiores e mais protegidos com ferro”¹². Os ingleses também passaram a investir na modernização de sua Esquadra. Em 1860, foi construído o *HMS Warrior*, o primeiro navio feito totalmente de ferro, dotado de couraça, com propulsão mista a

hélice. Os armamentos do *Warrior* também apresentavam novidades: eram canhões Armstrong de alma raiada, com carregamento pela culatra e que disparavam “projéteis cônicos de 68 libras”¹³. Já na Guerra da Secessão (1861-65), foram empregados satisfatoriamente navios encouraçados – comprovando assim a superioridade dos mesmos em guerra –, bem como foi provada a eficiência “do bombardeio naval quando se utilizam navios encouraçados a vapor e projéteis cônicos explosivos”¹⁴. Além disso, foram empregados pela primeira vez canhões em torres centrais conteiráveis, que permitiam uma maior precisão de tiro¹⁵.

A partir daí, tornou-se inevitável o uso de torres conteiráveis, o que fez com que os navios de propulsão a vela e mistos desaparecessem, devido à incompatibilidade dos sistemas. Em 1873, os ingleses lançaram o *HMS Devastation*, que foi o primeiro navio de guerra exclusivamente a vapor e a hélice, com torres conteiráveis. Também o desenvolvimento da pólvora provocou grande impacto na tecnologia da guerra, permitindo que se imprimisse maior velocidade inicial aos projéteis, o que fez com que os canhões passassem a ter tubos mais longos. Todos estes aprimora-

9 MOTA, Arthur Silveira da (Barão de Jaceguay). Organização naval. In *De aspirante a almirante: minha fé de ofício documentada*. 2 ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985, p. 281-377. (A primeira edição é de 1896.)

10 DIAS, Arthur. *O problema naval: condições atuais da Marinha de Guerra e seu papel nos destinos do país*. Rio de Janeiro: Oficina da Estatística, 1899.

11 Para uma apreciação das transformações tecnológicas na construção de navios de guerra e na fabricação de armamentos durante o século XIX e primeiras décadas do XX ver: GREENHALG, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história 1822-1889*. Rio de Janeiro: Arsenal de Marinha/IBGE, 1965 e VIDIGAL, Armando A. Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico-naval brasileiro*. 3 ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985.

12 VIDIGAL, Armando A. Ferreira. *Op. Cit.*, p. 129

13 *Idem*, p. 132.

14 *Idem*, p. 136. Até este momento, este tipo de ação não era eficaz, pois as balas sólidas de canhão poucos danos causavam às fortalezas de terra.

15 Os navios encouraçados eram o *Monitor* (Norte) e *Merrimack* (Sul). Devido a esta novidade, a Batalha de Hampton Roads teve um resultado indefinido, pois os navios mostraram-se invulneráveis à artilharia do outro. O engenheiro sueco John Ericson foi quem concebeu as torres conteiradas para o *Monitor*.

mentos foram aplicados sistematicamente pelos italianos na construção do *Duilio* e pelos ingleses na do *HMS Inflexible* (1876). O segundo ainda apresentava subdivisões estanques, o que permitia a manutenção da flutuabilidade do navio em caso de alagamento. Estes navios foram os antecessores diretos do *HMS Dreadnought*, "marco de nova era no que concerne aos grandes navios das Esquadras"¹⁶.

Grande parte destas inovações foram sendo incorporadas pela Marinha brasileira ao longo do século XIX. Ao final da Guerra do Paraguai, foi aprovado um Plano para a Organização da Força Naval do Império. O plano propunha a construção de navios de guerra para navegação oceânica visando à defesa "real de nossas costas e portos, pondo-os ao abrigo de um insulto ou de um golpe de mão"¹⁷. Este programa, no entanto, não foi executado devido, fundamentalmente, aos problemas financeiros que assolaram o Brasil após a guerra e que representavam contudo apenas o epifenômeno de uma questão estrutural. Como observou o Vice-Almirante Armando Vidigal, "ao final do século XIX, definitivamente, países que não se industrializaram estavam afastados, de maneira irremediável, da condição de

grandes construtores navais e, (...), consequentemente, da possibilidade de dispor de um Poder Naval de alguma expressão real"¹⁸. A consciência sobre o caráter puramente regional, bem como da acentuada dependência da Marinha de centros industrializados, já evidente por volta de 1868, tornou-se aguda ao final do século. Os autores republicanos impressionaram-se profundamente com o panorama inter-

nacional do final do século. Hobsbawm observou que, neste período, "a possibilidade de uma guerra generalizada na Europa, fora, é claro, prevista, e preocupava não apenas os governos e as administrações, como também um público mais amplo. (...) Na década de 1890, a preocupação com a guerra foi suficiente para gerar o Congresso Mundial (Universal) para a Paz (...), o Prêmio Nobel da Paz (1897) e a primeira das Conferências de

Paz de Haia (1899, (...)) Nos anos 1900, a guerra ficou visivelmente mais próxima e nos anos 1910 podia ser e era considerada eminente"¹⁹.

Não apenas a possibilidade de uma guerra provocava os receios destes autores, mas também o despreparo das Forças Armadas brasileiras, em especial da Marinha, cuja estrutura e aparelhamento estavam supera-

**A força se constitui no
fundamento do Direito.
Uma nação que confia nos
seus direitos, em vez de
confiar nos seus
marinheiros e soldados,
engana-se a si mesma e
prepara sua própria queda.
A defesa de um Estado
é o mais importante
de seus problemas.**

Rui Barbosa

16 VIDIGAL, Armando A. F. *Op. Cit.*, p. 141.

17 FIGUEIREDO, Afonso Celso de Assis (Visconde de Ouro Preto). *A Marinha d'outr'ora. Op. Cit.*, p. 110-3.

18 VIDIGAL, Armando A. *Ferreira. Op. Cit.*, p. 45.

19 HOBBSAWM, Eric. *A era dos impérios 1878-1914*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 419.

dos em relação às mudanças que ocorriam na Europa, nos Estados Unidos, no Japão e até mesmo na Argentina e no Chile. E ninguém menos que Rui Barbosa – o grande civilista – parece ter sido um dos primeiros a denunciar o despreparo militar da Marinha brasileira e a propugnar por sua restauração. De suas *Cartas de Inglaterra*, escritas no exílio, destaca-se a “Lição do Extremo Oriente”, redigida sob o impacto do desmantelamento da Armada brasileira quando da Revolta de 1893-5 e da arrasadora vitória da Esquadra japonesa em Wei-Hai-Wei, na Guerra Sino-Japonesa de 1894-5. O autor da *Lição do Extremo Oriente* faz notar a importância fundamental da Marinha nas guerras do período e ressalta seu novo papel de proteção e defesa não mais em escala regional, mas, sim, internacional e global e justifica o estabelecimento de uma Armada poderosa, na medida em que a força se constitui no fundamento do Direito: “Se as declarações constitucionais não garantem os direitos declarados aos membros da nação, onde imperam, muito menos poderão influir sobre as suas relações com estrangeiros. (...) Uma nação que confia nos seus direitos, em vez de confiar nos seus marinheiros e soldados, engana-se a si mesma, e prepara sua própria queda. A defesa de um Estado é o mais importante de seus problemas. E nesse problema, dos dois elementos que o envolve, o mais imperioso é a defesa marítima”²⁰.

Também nos meios oficiais e governamentais a preocupação com o desmantelamento da Armada era crescente. Em 1896, o Ministro da Marinha fazia um apelo dramático em seu relatório dirigido ao Presidente da República e ao Congresso Nacional. A Marinha brasileira praticamente deixara de existir: “No relatório (...) do ano

passado, declarei (...) que eram por demais precárias as condições da nossa Esquadra, que o nosso Poder Naval principalmente depois da revolta de setembro era quase nulo, e que, a meu ver, fosse qual fosse o sacrifício do tesouro, era urgente reorganizar a Marinha; as apreensões que nessa época assaltavam meu espírito crescem cada dia de vulto.(...) Pela descrição já feita de todos os nossos navios, se verifica, Sr. Presidente da República, que apenas dispomos atualmente, para combate, de um encouraçado de oceano, de três cruzadores,(...), todos sem a velocidade e o raio de ação necessários; qualidades hoje essenciais e levadas a alto grau nos navios de todas as potências; de uma caçatopedeiras de 18 milhas. Isto quer dizer que nos achamos desarmados, impossibilitados não somente de aceitar qualquer batalha naval, como mesmo para opor a menor resistência à guerra de corso; que o nosso comércio marítimo pode ser repentinamente paralisado; que nossos portos se acham sujeitos a serem tributados e bombardeados impunemente.”²¹

Os efeitos da Doutrina Monroe

A campanha de renovação da Armada parece ter ganho mais força com a demonstração clara por parte dos Estados Unidos de que a Doutrina Monroe não se constituía apenas em mera retórica, mas que implicava o intervencionismo militar direto no continente americano. A Guerra Hispano-Americana, através da qual os Estados Unidos não apenas colocaram um ponto final na dominação espanhola na América, mas também no Oriente, provocando reações imediatas por parte dos políticos civis e estrategistas militares no Brasil. Em

20 BARBOSA, Rui. *Op. Cit.*, p. 154-5.

21 Relatório do Ministro da Marinha, 1896, p. 71-2.

1899, um ano após a guerra, foi publicado um livro intitulado *O problema naval: condições atuais da Marinha de Guerra e seu papel nos destinos do país*, de autoria de Arthur Dias²². O objetivo de Arthur Dias era demonstrar a necessidade imperiosa de se restaurar a Marinha de Guerra do Brasil, aproveitando os ensinamentos e o "aviso salutar" advindos da Guerra Hispano-Americana. Neste afã, o autor demonstrava que não apenas os materiais bélicos, as estratégias e, portanto, uma nova concepção acerca do Poder Naval existia naquele momento, mas sim que todas estas transformações eram advindas da mudança da natureza das guerras e da relação destas com o enriquecimento comercial e industrial. Daí ser necessário preparar-se para a guerra, segundo Clausewitz, "(...) tão natural como todos os demais atos resultantes das relações internacionais, o comércio, a indústria, etc."²³ No pensamento de Arthur Dias estava embutido todo um programa de reestruturação naval: era necessário recuperar o material flutuante, baseado em um planejamento lógico, que buscasse criar uma Esquadra homogênea, reformar os organismos administrativos da Armada, reestruturar a formação e a instrução prática de oficiais e subalternos, adotar um plano de carreira para os membros da corporação e elaborar um plano orgânico de defesa que assegurasse a reestruturação e o crescimento harmônico das Forças Armadas. Devido ao estado de decadência

em que se encontrava a Marinha brasileira, seria necessário começar a restauração do Poder Naval, pelo que é fundamental: uma boa organização marítima, preparo do pessoal através da educação da oficialidade, por uma racional urdidura dos serviços administrativos e por uma previdente e prática discriminação das competências e funções na paz e na guerra. Quanto ao material flutuante, era preciso adquirir o mínimo estritamente necessário, até que a República viesse a ter recursos para ocupar "entre as potências navais o lugar que as suas condições geográficas lhes assinalam"²⁴.

É interessante perceber como dois autores tão diferentes como Rui Barbosa – um republicano histórico – e Arthur Dias – cujo discurso se aproxima do militarismo jacobino – terminavam, por diferentes vias – o primeiro criticando a ditadura florianista e o segundo os governos civis –, chegando a conclusões semelhantes. Esta proximidade, contudo, para além das diferenças políticas e ideológicas, estava relacionada às transformações do período, quando se processava a passagem de uma política internacional comandada pelos países europeus – a partir da doutrina de equilíbrio formulada desde o Congresso de Viena – para uma outra, como denominou Geoffrey Barraclough de política mundial²⁵, em especial depois da emergência dos Estados Unidos e do Japão como grandes potências²⁶. Não é ao acaso, portanto, que os publicistas brasileiros foram buscar mode-

22 DIAS, Arthur. *Op. Cit.*

23 CLAUSEWITZ. *Le droit des gens à la guerre*. Apud DIAS, Arthur. *Op. Cit.*, p.23. Ver também *Da guerra*. São Paulo: Martins Fontes, 1996. (A primeira edição é de 1832-34).

24 DIAS, Arthur. *Op. Cit.*, p. 148.

25 BARRACLOUGH, Geoffrey. *Introdução à História contemporânea*. São Paulo: Círculo do Livro, s/d. Ver especialmente o capítulo intitulado "Do equilíbrio europeu de poder à era da política mundial".

26 "O que provocou a mudança decisiva foi a entrada em cena do Japão e dos Estados Unidos, entre 1895 e 1905. As potências européias tinham podido intervir na África e reparti-la de conformidade com suas próprias idéias de equilíbrio de poder, porque nem os Estados Unidos nem a Rússia estavam diretamente envolvidos nas questões políticas africanas. Quando, depois de 1895, as mesmas potên-

los organizacionais nas Marinhas norte-americana, alemã ou japonesa e ao mesmo tempo estivessem atentos às profundas transformações que se processavam nas Marinhas francesa e inglesa, em especial esta última, que sempre servira de modelo aos brasileiros²⁷.

Os frutos dessa longa campanha de restauração da Marinha de Guerra do Brasil começaram a ser colhidos a partir da presidência de Rodrigues Alves, quando os ministros Júlio César de Noronha, da Marinha, e Hermes da Fonseca, da Guerra, de-

ram início ao movimento de reformas do Exército e ao Programa Naval de 1904, reformulado em 1906. A apresentação do Programa Naval de 1904 e a reformulação procedida em 1906, com o lançamento da campanha Rumo ao Mar, do então ministro, Almirante Alexandrino de Alencar, a justificativa do programa, as discussões na Câmara e no Senado Federal, bem como a reformulação de 1906 foram demarcadas pelo pensamento dos autores aqui mencionados: recorreu-se aos textos de Rui Barbosa, do Barão de Jaceguay, de Arthur Dias

cias voltaram os olhos para a China e iniciaram o processo de reproduzir aí o modelo africano, constataram rapidamente que enfrentavam uma situação política radicalmente distinta (...) pode-se dizer que os acontecimentos no Extremo Oriente (...) tiveram cinco importantes conseqüências. Primeiro marcaram o final da longa amizade e entendimento recíproco entre a Rússia e os Estados Unidos, colocando-os frente a frente como rivais no Pacífico. Segundo, estabeleceram, por fim (...), um centro de rivalidade e conflito internacionais, o qual (...) tinha para as potências europeias, especialmente os Estados Unidos, uma importância maior, em muitos aspectos, do que a própria Europa. Terceiro, propiciaram a formação de um vínculo permanente entre os problemas europeus e mundiais e, a longo prazo, a subordinação gradual dos primeiros aos segundos. Logo, esses acontecimentos implicaram, em quarto lugar, à perda da primazia européia; o mundo sobre o qual a Europa fizera pressão, durante um século, começava agora a exercer pressão sobre a Europa, até que, finalmente, a Europa, que tentara converter o mundo num apêndice, dela passou a ser o apêndice de duas potenciais mundiais (...). Idem, p. 98-9. Acerca da questão oriental, ver também PANIKKAR, K.M. *A dominação ocidental na Ásia*. 3 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

- 27 Magalhães Júnior, comentando a campanha de Rui Barbosa pela reconstrução de nosso Poder Naval, observou que o rãbula de Salvador incorporara, em seus anos de exílio na Inglaterra, as teses da Liga Naval e as reproduziu no Brasil de modo acrítico; que essas teses – sustentando a necessidade da Inglaterra manter sua supremacia naval – tinham por trás os grandes estaleiros, construtores de poderosos navios de guerra: “Servindo The Navy League tão bem aos interesses da indústria de armamentos, sua campanha, radical e obstinada não podia deixar de ser um tanto suspeita. (...) The Naval League queria que tal Esquadra se tornasse hipertrófica, superior, sozinha, às de todas as demais potências do mundo reunidas”. Além disto, critica ainda as idéias de Rui, procurando demonstrar como ele invertia os termos do problema ao apresentar o Poder Naval como condição da civilização, quando a relação era inversa, ou seja, quando a indústria, ou o estado do desenvolvimento econômico, era o que condicionava o Poder Naval. Além disto, destacava as posições desfavoráveis de Rui em relação à nacionalização da cabotagem e à criação do Lloyd Brasileiro, vistos na época como condição fundamental para formar e preparar as guarnições para a Marinha de Guerra. Esta idéia era sustentada desde o início do período regencial. (MAGALHÃES JÚNIOR, R. *Rui: o homem e o mito*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964). Embora a crítica de Magalhães Júnior seja bastante arguta, cabe, no entanto, destacar que ele terminou por julgar a questão dentro de uma racionalidade economicista, desprezando, ou colocando em segundo plano, a concorrência imperialista e o nacionalismo que conduziu à corrida armamentista em fins do século XIX e início do XX, bem como o clima político gerado por esta concorrência, justificada pelas teorias da guerra, em especial a de Clausewitz, de Mahan e as demais correntes darvinistas e spencerianas, que legitimavam o domínio da força. Para uma análise destas correntes ver: HOBBSBAMM, Eric. *A questão do nacionalismo: nações e nacionalismo desde 1780*. Lisboa: Terramar, 1998. A era dos impérios. *Op. Cit.* KEEGAN, John. *Uma história da guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. MAYER, Arno. *A força da tradição: a persistência do antigo regime*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

e de outros estadistas e estrategistas, brasileiros e estrangeiros, para justificar a restauração ou a recuperação do Poder Naval brasileiro.

O Programa Naval de 1904

O Programa Naval de 1904, proposto pelo Ministro Júlio César de Noronha, objetivava:

1º – A remodelação do nosso material flutuante, segundo um programa previamente organizado;

2º – A instrução e adestramento do pessoal que o deveria guarnecer;

3º – O preenchimento dos claros existentes nos corpos da Marinha, mormente no de marinheiros nacionais, assaz desfalcado;

4º – A criação de um porto militar com usina apropriada, não só à reparação, como à construção de navios.²⁸ Inspirado nos estrategistas do período – que propunham Esquadras nucleadas em navios

capitais –, mas também, ao que parece, atento à falta de recursos da República, o Ministro Júlio de Noronha propôs a renovação do material flutuante, baseado na idéia do “justo meio” entre o número de unidades e a dimensão individual de cada navio. Fundamentando-se nas guerras do período, Júlio de Noronha acreditava que era uma imprudência – para um país como o Brasil, que passava por sérias dificuldades econômicas e teria imensa dificuldade em renovar constantemente a Esquadra – concentrar o Poder Naval de uma nação em

dois ou três navios poderosos. O justo meio seria a adaptação deste princípio aos recursos ordinários do País em um programa de recuperação naval que fosse desenvolvido ao longo de oito anos. O objetivo do programa era alcançar a hegemonia sul-americana, garantir a defesa nacional, seja contra a Argentina e o Chile, que desenvolviam aceleradamente suas Marinhas, seja, em conjunto com estes países, a defesa continental frente a uma agressão norte-americana ou européia. Assim, foi, em dezembro de 1904, aprovado o programa nos seguintes termos:

“ – três encouraçados de 12.500 a 13.000 t, armados com 12 canhões de 254 mm cada e três tubos de torpedos;

– três cruzadores-encouraçados de 9.200 a 9.700 t, com oito canhões de 254 mm, 14 canhões de 76 mm e três tubos de torpedos submersos;

– seis contratorpedeiros de 400 t;

– seis torpedeiros de alto-mar de 130 t, armados de dois tu-

bos de torpedos, um canhão de 47 mm, velocidade 26 nós;

– seis torpedeiros de porto de 50 t;

– três submarinos;

– um navio carvoeiro, de 9.500 t de deslocamento, com capacidade de transportar 6.000 t de combustível;

– um navio-escola, com deslocamento não excedente de 3.000 t.”²⁹

Além disto, o programa previa a construção de um arsenal aparelhado para a manutenção e reparo destes navios, bem

A diplomacia não prescinde da força armada para dar conteúdo às palavras

28 A administração da Marinha: 1902-1906. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1950, v. IX, p. 3

29 VIDIGAL, Armando Amorim. *Op. Cit.*, p. 56.

como a criação de um porto militar. Este programa não chegou a ser posto em prática, pois foi alterado substancialmente em 1906, por proposta do novo ministro da Marinha, Alexandrino de Alencar.

O Programa Naval de 1906

Ao que tudo indica, havia uma discordância fundamental entre os dois ministros, posto que o programa Rumo ao

Mar abandonava a idéia do justo meio em favor dos grandes encouraçados. De acordo com os estrategistas militares, teria sido a Batalha de Tsushima, na Guerra Russo-Japonesa de 1905, um dos fatores primordiais na alteração do Programa de 1904³⁰. Assim foi proposto, praticamente, um novo programa naval em 1906, composto por:

– dois encouraçados *dreadnoughts*, de 19.500 t, 21 nós e armados de 12 canhões de 305mm, e mais 14 canhões de 120 mm, a serem construídos na Vickers e no estaleiro Armstrong, Inglaterra;

– um encouraçado *dreadnought* de 28.000 t, 22,5 nós e armado com 14 canhões de 305mm, 20 de 152 mm e 12 de 76 mm, a ser construído no estaleiro Armstrong;

– três cruzadores *scouts* de 3.150 t, 27 nós e armados com dez canhões de 120 mm, a serem construídos no estaleiro Armstrong;

– dez contratorpedeiros de 560 t, 28 nós e armados com dois canhões de 101,6 mm e dois tubos lança-torpedos, a serem construídos em Yarrow.

– três submarinos.³¹

Suas conseqüências

A supremacia marítima do Brasil na América do Sul não é simplesmente uma questão de orgulho nacional. Sem uma Marinha poderosa somos a mais vulnerável das nações

Arthur Silveira da Motta
Barão de Jaceguai

Esta alteração provocou sérias complicações políticas, em especial no que diz respeito à Argentina e ao Chile, que viram com desconfiança este incremento fantástico do Poder Naval brasileiro. Mesmo entre os próprios ingleses foram levantadas preocupações no sentido de que o Brasil seria apenas o intermediário nas com-

pras dos navios que poderiam vir a cair em mãos inimigas, ou mesmo que os próprios Rothschilds estariam especulando no mercado de armas para forçar a venda dos encouraçados ao governo inglês. Estas questões, bem como as complicações financeiras advindas da crise comercial e financeira de 1908, levou o governo a desistir da compra do terceiro *dreadnought* de 28.000 t – o *Rio de Janeiro*³².

³⁰ Esta batalha“(…) representou uma verdadeira revolução relativamente aos conceitos estratégicos e táticos da guerra no mar. (...) A batalha justificava inteiramente a decisão de Sir John Fisher, em 1904, de fazer construir do HMS *Dreadnought*, de 17.900 t, armado com dez canhões de 12 polegadas – 305 mm (o dobro do número de canhões de qualquer outro couraçado existente) capaz de andar a 21 nós, além de possuir couraça mais pesada.(...) Com seu lançamento em 1906, inaugurava-se a era dos *dreadnoughts*.” VIDIGAL, Armando A. Op. Cit., p. 59.

³¹ A administração da Marinha...Op. Cit., p. 59-60.

³² “During their construction the Brazilian ships were the source of speculation, both in the press and in Parliament. The possibility of buying the ships for the Royal Navy, both as rapid means of increasing its strength and to prevent the ships falling into the hands of unfriendly power, was raised in the House of Commons on 19 March 1908. However, the First Lord, McKenna, pointed out the Navy’s experience of emergency purchases had not been a happy one. Additionally, the Brazilian ships were in many respects inferior to the *Dreadnought*.(...) Speculation continued, however, and

Assim, como desejava o Almirante Custódio de Melo quando fora ministro, e posteriormente o Barão de Jaceguay, a Marinha brasileira passou a se definir a partir de uma concepção estratégica global. À medida que o Brasil inseria-se cada vez mais profundamente no sistema econômico internacional, com o desenvolvimento do comércio e do acúmulo de riquezas, as Forças Armadas, especialmente a Marinha de Guerra, passaram a ser avaliadas em fun-

ção do outro, do inimigo provável mais avançado e poderoso que representava – em especial para alguns políticos civis e para estrategistas militares – a primeira linha da guerra pela defesa da autonomia frente à expansão das potências imperialistas. Esta autonomia era concebida não apenas em termos de independência política, mas também econômico-comercial. Nesse sentido, a Marinha do Brasil espelhava a imagem da Nação, e os destinos de ambas

in the debate on the Naval estimates on 13 July. Mr. Lee, the member for Fareham, Hants, expressed his belief that Brazil was merely speculating in the warship market and wondered about the ultimate destination of ships. Lee hoped that Foreign Office would make sure that the Brazilian ships would not end up in the hands of an unfriendly power. The First Lord replied that he had no reason to believe that Brazil did not intend to keep them. Even so, others were not convinced. on July 27th 1908 the head of Cammell Laird wrote to the First Lord: 'These boats as you know, were financed by the Rothschilds, who practically own Brazil (...) Brazil of course does not, and never did want these bots (...) and Rothschilds will use all their press influence to work the sale to the British government. There were, in fact, some grounds for believing that Brazil might want to be rid of its expensive new ships. A Brazilian attempt to float a £15,000,000 loan against its coffee crop had failed in 1908, and de Finance Ministry was undoubtedly looking for economies. But perhaps even more important were the political effects of the Brazilian program on its neighbor, Argentina. In public the two nations were barely on speaking terms, and in August 1908, Argentina was about to commence a naval program, to rival that of Brazil. Yet neither country really wanted to be drawn into a South American arms race. Through Rothschilds, who had relationships with both countries, the President of Argentina sent a private message to the Brazilian Government. On 14 August 1908, he wrote that a large naval program was inevitable unless he received friendly assurances from Brazil. The Brazilians replied their Finance Ministry and Rothschilds on 18 August. Their naval program, they said, was not intended as any kind of threat to Argentina; rather it was make up for years of neglect of Brazilian Navy. These two factors, economic and political, led the Brazilians to attempt to delete the third ship from the contract.' TOPLISS, David. The Brazilian dreadnoughts, 1904-1914. *Warship international*, v 25, n 3, July/September, 1988, p. 246-7. As tensões com a Argentina de fato tornaram-se bastante graves, a ponto de se acreditar em uma guerra eminente. Contribuiu para este agravamento a mútua antipatia que se votavam pessoalmente Rio Branco e Estanislau Zeballos, ministro do Exterior no governo Alcorta desde 1906. Difundiu-se por este período, quer para legitimar os temores e ameaças argentinos, quer o próprio programa de Alexandrino de Alencar, que Paranhos, cuja diplomacia – como aliás nenhuma outra – não prescindia da força armada para dar conteúdo às palavras, havia sido o inspirador do reaparelhamento naval que dera origem à corrida armamentista na América do Sul. Esta versão, reproduzida por grande parte da historiografia, não parece encontrar apoio nos fatos. O Barão, de fato, considerava necessário que as Forças Armadas estivessem à altura da posição que julgava dever o Brasil ocupar na América do Sul. Sua correspondência deixa, contudo, entrever uma velada crítica ao programa de Alexandrino de Alencar. Escrevendo a Domício da Gama – representante brasileiro em Buenos Aires – em dezembro de 1908, dizia: "Por mais que eu peça aos ministérios militares que guardem reserva sobre os melhoramentos empreendidos, tudo é logo dado a público (...) É o sistema do bombo, com que alarmamos os vizinhos, produzindo a impressão de que nos armamos até os dentes, quando a verdade é que muito pouco fazemos e com grande lentidão e enorme despesa (...) Não fui ouvido sobre o primeiro plano naval, nem tampouco sobre o segundo. Pelo primeiro teríamos sido encorajados, pelo segundo deveríamos ter três muito maiores. Com isso e o burulho que se fez pela imprensa assustamos a Argentina. Com seis encorajados menores estaríamos melhor. Se perdêssemos um ou dois em combate, ficariam quatro ou cinco para combater. E com os três monstros desarranjados ou destruídos dois, ficaríamos apenas com um. Não concorri para a adoção desses

se confundiam. Em 1896, Arthur Silveira da Mota estabelecia precisamente a relação entre comércio, guerra e forças navais quando advertida que "a supremacia marítima do Brasil na América do Sul não é (...) simplesmente uma questão de orgulho nacional; sem uma Marinha poderosa somos a mais vulnerável das nações. Com relação à riqueza que se foi acumulando nos nossos portos, procedemos como o mercador imprevidente que deixasse sobre o balcão, exposto a todas as tentações predatórias, o benefício de seus negócios"³³.

Deve-se observar, ainda, que se os monarquistas propunham a "restauração da hegemonia naval brasileira na América do Sul", o faziam para denunciar as mazelas dos governos republicanos, que, segundo eles, teriam posto a perder aquela posição solidamente estabelecida pelo regime imperial. Para autores como o Visconde de Ouro Preto e Eduardo Prado, o militarismo teria sido responsável pela "decadência" do Exército e da Armada Nacional, cuja restauração dependeria da volta ao *status quo ante*. Por

outro lado, republicanos como Rui Barbosa e Arthur Dias faziam o mesmo diagnóstico que os monarquistas: também para eles o militarismo teria sido o responsável pela ruína das Forças Armadas nos anos iniciais do novo regime. No entanto, a solução destes problemas não se encontrava em um impossível retorno ao passado, mas sim em um caminhar em direção ao futuro. Em seu modo de entender, caberia à República organizar profissionalmente o Exército e a Armada a fim de que o Brasil não apenas reconquistasse sua hegemonia na América do Sul, mas também que o País estivesse suficientemente preparado para manter a soberania nacional diante do novo contexto internacional. Por isso mesmo, os autores republicanos – civis e militares – articularam suas reflexões sobre as Forças Armadas em torno de um novo conceito: o da Defesa Nacional. A partir desta concepção defensiva, traçaram-se os rumos das políticas de modernização e aparelhamento da Marinha e do Exército, bem como de seus objetivos estratégicos centrais.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> / História da Marinha do Brasil /

AGRADECIMENTO DO AUTOR: Agradeço ao Professor Claudiomar dos Reis Gonçalves, da Universidade Estadual de Londrina, ao Almirante Helio Leoncio Martins, ao Capitão-de-Mar-e-Guerra (Reformado) Lauro Nogueira Furtado de Mendonça e à Capitão-de-Corveta (T) Maria Rosângela da Cunha, da Marinha de Guerra do Brasil, pela leitura crítica, comentários e sugestões.

planos. [Contudo, uma vez adotados] e depois de todo o ruído do nosso lado, e das ameaças dos órgãos do atual governo argentino, entendo que recuar, modificando o plano, é um vergonhoso desastre e um golpe mortal no nosso prestígio". Verifica-se, portanto, que o Barão faz-se defensor do plano não porque acreditasse nele, mas porque via como indêbita a intervenção argentina em assuntos internos do país. Pouco tempo depois, com a saída de Zeballos do Ministério, as relações voltam à normalidade e o Barão se comprometia com o cancelamento da compra do terceiro encouraçado caso o governo argentino suspendesse suas novas encomendas. Na ocasião, diria a mesma coisa a Ramón Cárcano, embaixador argentino no Rio durante a presidência de Sanz Peña, avançando na avaliação dos encouraçados adquiridos pelo programa de 1906: "Em um conflito com os vizinhos não entram nos rios, e em um conflito como outras nações são insuficientes." A mesma coisa diria, em 1910, a uma comissão de advogados que o visita: "Nunca fui conselheiro ou instigador de armamentos formidáveis, nem da aquisição de máquinas de guerra colossais. Limitei-me a lembrar, como tantos outros compatriotas, a necessidade de, após vinte anos de descuido, tratarmos seriamente de organizar a defesa nacional". Apud. VIANA FILHO, Luís. *A vida do barão do Rio Branco*. Brasília: Senado Federal/ Fundação Alexandre de Gusmão, 1996, p. 383-4; 417.

³³ MOTA, Arthur Silveira da. *Op. Cit.*, p.301.

Programa Amigos do Livro Naval

Compre esta idéia

Editar e distribuir bons livros a preços baixos. Esta é a idéia do Programa Amigos do Livro Naval que tem como principal objetivo o desenvolvimento da mentalidade marítima pelo acesso a livros relacionados à história naval.

Ao se associar ao programa, o leitor passa a receber, em casa ou na OM onde serve, a sinopse dos livros editados. Para isso, basta preencher a ficha de inscrição abaixo e esperar para constatar o alto padrão dos livros lançados pelo programa.

1-Nome (Posto/Graduação para militares)

2-OM onde serve/local de trabalho

3-Endereço para correspondência e recebimento dos livros

End _____

CEP _____ - Bairro _____ Cidade _____ Estado _____

4- NIP _____ ou Matrícula _____ (Só para pessoal da MB)

5-Assinatura do Solicitante _____

Remeta este pedido para o SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA -
AMIGOS DO LIVRO NAVAL - Ilha das Cobras s/n - CEP: 20091-000
Centro - Rio de Janeiro - RJ - Fax.: (021) 3870-6716