

A Marinha Brasileira no início do século

XX:

TECNOLOGIA E POLÍTICA*

Brazilian Navy in the early twentieth century: technology and policy

José Miguel Arias Neto¹

RESUMO



Este artigo analisa a literatura que aborda a questão da Marinha Brasileira ao final do século XIX e no início do XX. Tal literatura possui duas vertentes a monarquista e a republicana, ambas advogando medidas de reestruturação da Marinha. Por outro lado, o trabalho analisa ainda as medidas efetivamente tomadas ou não pelos sucessivos governos republicanos, até o ano de 1910, com o objetivo de promover as reformas necessárias à adequação da Marinha aos novos tempos, novas tecnologias e novas sociabilidades. O fim da escravidão, a Revolta da Armada, a corrida armamentista internacional e a que terminou por se estabelecer entre o Chile, a Argentina e o Brasil, na América do Sul, permitem compreender tanto as propostas aventadas como os limites das reformas encetadas.

Palavras-chave: Marinha. Representações. Tecnologia e Política.

ABSTRACT



This paper analyzes the literature that addresses the Brazilian Navy in the late nineteenth century and early twentieth. Such literature has two dimensions, the royalist and the republican, both advocating the restructuring measures of the Navy. Moreover, the paper also analyzes the measures, actually taken or not, by successive republican governments, until the year 1910, with the objective of promoting the necessary Navy's suitability to new times, new technologies and new social arrangements. The end of

* Texto vinculado ao Projeto: Ciência, tecnologia e política: o lugar da Revista Marítima Brasileira no periodismo científico militar no Brasil dos séculos XIX e XX, financiado pelo CNPq.

¹ Doutor em História Social USP. Professor do Programa de Pós-Graduação em História Social – UEL e do Programa de Pós-Graduação em História e Regiões – UNICENTRO. Bolsista Produtividade nível 2.

slavery, the Brazilian Navy Revolt (Armada Revolt), the arms races, the international one and the one that ended up being settled among Chile, Argentine and Brazil, in South America, allow us to understand so the proposals aired as the limits of the reforms undertaken.

Keyword: Navy. Representations. Technology and Policy.

A literatura civilista sobre a Marinha

Desde o final do século XIX, surgiu no Brasil uma literatura de caráter civilista, que não só criticava as intervenções militares na política, mas também 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 formação dos quadros destas corporações.

Um dos primeiros resultados desta longa discussão, que se arrastou por toda primeira República, foram as reformas iniciadas na Marinha com os programas navais de 1904 e de 1906, pelos almirantes Júlio César de Noronha e Alexandrino de Alencar. Esta discussão resultou também na vinda da missão norte americana em 1922. Ainda nos anos de 1905-6, o marechal Hermes da Fonseca iniciou um programa de reformas no Exército que resultou na missão francesa, também no início dos anos vinte (CARONE, 1978; CASTRO, 1995).

Parte desta literatura é de tendência monarquista e pode ser circunscrita, em termos cronológicos, ao período imediatamente anterior à proclamação da República, iniciada com a publicação do artigo *Destinos Políticos do Brasil* de Eduardo Prado (PRADO, 1889), prolongando-se até 1894, aproximadamente, com a edição de *A Marinha de outrora* do visconde de Ouro Preto (FIGUEIREDO, 1894). São ainda deste período: *Fastos da ditadura militar no Brasil* (PRADO, 1893) e *A ilusão americana* (PRADO, 1894²) de Eduardo Prado e *Advento da ditadura militar no Brasil* do Visconde de Ouro Preto (FIGUEIREDO, 1891).

Nestes escritos, em especial nos de Eduardo Prado - *Destinos Políticos e Fastos da Ditadura Militar* -, foram feitas as primeiras sistematizações das críticas à República brasileira, contendo eles, ainda, os elementos que caracterizariam todo o discurso monarquista elaborado posteriormente (JANOTTI, 1982; 1998). Eduardo Prado compreendia

(...) a ascensão do militarismo pela nova instrução que invadiu os quartéis após a guerra do Paraguai, não mais valorizando as virtudes características do ensino da prática militar e sim os discursos bacharelescos de cunho positivista. O ensino tornou-se a tal ponto

² A primeira edição é de 1893 e foi censurada e apreendida pelo governo brasileiro.

teórico que ‘não fez senão abacharelar o oficial do Exército que agora naturalmente revela um tão pronunciado furor politicante, discursante e manifestante’. Esse militar, fruto de tal formação, subverteu o papel que o Exército possuía dentre as nações civilizadas e de defensor das fronteiras do país passou a dirigi-lo ditatorialmente.(JANOTTI, 1998, p.129-130)

Esta literatura criticava, portanto, o excesso de bacharelismo, em especial as teorias do “soldado cidadão” através das quais os militares do Exército e da Marinha justificavam sua interferência na política brasileira. Incidindo sobre estes aspectos, o remédio proposto eram reformas que conduzissem à profissionalização daquela força.

Se a reflexão dos monarquistas centrou-se na interferência do Exército na política e no caráter ditatorial da implantação da República, a partir da revolta da Armada, surgiram muitos trabalhos sobre a Marinha.

Já em 1894, o ministro José Gonçalves Duarte demonstrava em seu relatório que todas as repartições da Marinha estavam desorganizadas, os trabalhos paralisados e o pessoal disperso. Durante a revolta, as praças da Armada, que permaneceram leais ao governo, foram incorporadas às forças de terra, tendo sido extinto o batalhão naval. Quanto aos oficiais, haviam sido considerados desertores oitenta e três combatentes, quatro engenheiros, nove do corpo de saúde, dezoito comissários e vinte e sete maquinistas. Estes postos foram ocupados por oficiais que permaneceram leais ao governo e foi criado um quadro extraordinário de promoções para premiar outros vinte e um oficiais (Relatório do Ministro da Marinha, 1894, p. 31-22)³.

Além da desorganização das repartições e do pessoal, o arsenal do Rio de Janeiro fora destruído, bem como as edificações da ilha das Cobras - hospital e quartel do batalhão naval. As fortalezas de terra também haviam sido bastante danificadas.

O material flutuante estava velho e estragado, necessitando de muitos reparos. Era composto por 5 encouraçados, 13 cruzadores, 11 canhoneiras, 7 torpedeiras, 1 contra torpedeiro, 1 transporte, 1 vapor, 4 patachos, 2 brigues, 5 avisos, 1 rebocador, 1 vapor auxiliar, 6 paquetes armados em guerra e 3 navios frigoríficos. Gonçalves Duarte propunha a compra de 2 cruzadores e 6 caça- torpedeiras para melhorar as condições do material.

As medidas propostas, porém, eram consideradas apenas paliativas, pois seria necessária uma reforma geral da Marinha e, para comandar tal trabalho, o ministro havia nomeado o almirante Jerônimo Francisco Gonçalves. Em sua *Mensagem* de 1895, Prudente de Moraes, o novo presidente, tecia longas considerações sobre a Marinha indicando os problemas existentes e apontando também a necessidade de reforma total da Armada e do

³ Este número diz respeito apenas aos combatentes.

material flutuante. Não solicitava, contudo, novos créditos para a força, pois a prioridade do governo era a recuperação econômica e financeira (Mensagem apresentada ao Congresso Nacional, 1895, p. 16-18)

No ano seguinte, o ministro da Marinha fazia um apelo dramático em seu relatório. A força naval praticamente deixara de existir:

No relatório que tive a honra de submeter à vossa ilustrada consideração em 30 de março do ano passado, declarei com lealdade e franqueza, 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, sendo um de 2º, um de 3º e outro de 4º classe, 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 caça-torpedeiras de marcha 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. Relatório do Ministro da Marinha, 1896, p.71-72)

Estes eram os problemas mais visíveis, pois diziam respeito à impossibilidade da Armada responder aos objetivos estratégicos do Estado; porém, representavam apenas o epifenômeno da crise econômica do país e infraestrutural da Marinha. Permaneciam os problemas gerais de administração, os arsenais continuavam em acelerado processo de deterioração, as condições sanitárias se agravavam e nem sequer o regulamento das capitânicas dos portos, de 1846, havia sido reformulado. Também o ensino naval não havia sido reformado e a composição das guarnições permanecia na mesma situação criada com o advento da República.

A partir deste período, contudo, republicanos civis e militares da Armada iniciaram uma campanha para “restaurar” a Marinha do Brasil. Esta campanha foi profundamente 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 – 1895 e, sobre a Rússia, em 1905, da dos Estados Unidos sobre a Espanha, na guerra hispano americana de 1898, bem como os crescentes orçamentos militares europeus e norte

americanos, marcaram o momento de emergência de um novo pensamento estratégico naval e provocaram um profundo impacto nos espíritos dos políticos e estadistas brasileiros.

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 Barbosa (BARBOSA 1972⁴), *Organização Naval*, do Barão de Jaceguay (MOTA, 1985⁵), *O problema naval*, de Arthur Dias (DIAS, 1889).

Em 1893, o visconde de Ouro Preto definia as funções da Marinha de Guerra dentro dos quadros da política imperial. Escrevendo no momento em que se processavam a revolta da Armada e a revolução Federalista, ele advertia que era perniciososa a falta de profissionalização de crescente exigência das Forças Armadas e o quão perigosa e ameaçadora era a ruína da Armada :

Dos trágicos sucessos, que têm por teatro a baía do Rio de Janeiro e as campinas do sul, seja qual for o êxito final, destaca-se uma lição, que cumpre não desprezar em bem do país. Ambos os contendores não tem podido tirar dos instrumentos de guerra, de que dispõem, as vantagens que tais maquinismos proporcionavam. Desses acontecimentos desgraçados são espectadores todos os povos cultos. Entre os que de mais perto os consideram e registram não alentarão estes fatos ambições sopitadas, não estimularão rivalidades antigas e disfarçadas, que de um momento para outro façam explosão? Oxalá me iluda! (...) Que desastres (...) não poderemos sofrer no futuro, se as classes militares, ao invés de se habilitarem na profissão, que de dia em dia se torna mais difícil, à medida em que se aperfeiçoam as armas modernas, se contentarem com o que a carreira tem de aparatoso, distraíndo-se em pleitear eleições, legislar, governar estados e municipalidades, gerir estradas de ferro puramente comerciais, administrar companhias anônimas, imiscuir-se, enfim, em todos os serviços da administração pública, excetuadas apenas as funções eclesiásticas? Que humilhações não nos estarão reservadas, se as duas forças regulares do país se acharem divididas pelo antagonismo que as separa, pelo sangue reciprocamente derramado, enfraquecidas, demais disso, pela indisciplina, que desata todos os laços da subordinação e do respeito? Compenetrem-se as classes armadas de uma verdade: seu pior, se não único inimigo é o – militarismo (FIGUEIREDO, 1894, P. X-XI).

4 A primeira edição é de 1895.

5 A primeira edição é de 1896.

Quando Ouro Preto considerava que estes fatos lamentáveis, observados por todos, poderiam despertar ambições sopitadas e estimular rivalidades antigas, referia-se certamente à “questão platina”, constante preocupação dos estadistas imperiais, “ameaça sempre presente”, como era considerada, à soberania e integridade do Império do Brasil. No final do século tornava-se, contudo, cada vez mais claro para todos a acentuada dependência da Marinha de centros industrializados. Como observou o vice-almirante Armando Vidigal, a respeito do final do século XIX,

Definitivamente, países que não se industrializaram estavam afastados, de maneira irremediável, da condição de grandes construtores navais e, (...) , conseqüentemente, da possibilidade de disporem de um poder naval de alguma expressão real.(VIDIGAL, 1985, p. 45).

Os autores civis republicanos clamavam pelas reformas no Exército e pela “restauração” da Marinha a partir de uma perspectiva diferente. Eles se impressionaram profundamente com o panorama internacional do final do século⁶. 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 superados em relação às mudanças que ocorriam na Europa, nos Estados Unidos, no Japão e até mesmo na Argentina e no Chile⁷.

Como se afirmou anteriormente, as agressões imperialistas e neocolonialistas do período provocaram profundo impacto no espírito de alguns políticos brasileiros. 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*, escrita no exílio destaca-se a *Lição do Extremo Oriente* datada de 1895, e publicada originalmente entre os dias 12 e 19 de maio no *Jornal do Comércio*. Redigida sob o impacto do desmantelamento da Armada brasileira quando da revolta de 1893-4 e da arrasadora vitória da esquadra japonesa em Wei-Hai-Wei, na guerra Sino-

6 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 vigésimo primeiro estava previsto para setembro de 1914, em Viena - o Prêmio Nobel da Paz (1897) e a primeira das Conferências de Paz de Haia (1899), reuniões internacionais de representantes majoritariamente céticos de governos e a primeira das muitas reuniões que tiveram lugar desde então, nas quais os governos declararam seu compromisso com o ideal da paz. Nos anos 1900, a guerra ficou visivelmente mais próxima e nos anos 1910 podia ser e era considerada iminente” (HOBSBAWM, 1988, p. 419).

7 A “tecnologia da morte”, já estando em processo de industrialização em meados do XIX, “(...) avançou notavelmente nos anos de 1880, não apenas devido a uma verdadeira revolução na rapidez e no poder de fogo das armas pequenas e da artilharia, mas também através da transformação dos navios de guerra por meio de motores-turbina, de uma blindagem protetora mais eficaz, e da capacidade de carregar muito mais armas.(...) Uma conseqüência óbvia foi que os preparativos para a guerra se tornaram muito mais caros, especialmente porque os Estados competiam uns com os outros para manter a primeira posição ou ao menos para não cair para a última. Essa corrida armamentista começou de maneira modesta no final da década de 1880 e se acelerou no novo século, em particular nos últimos anos antes da guerra. (Idem, p. 424-5).

Japonesa de 1894-5, a carta foi reproduzida também no fascículo de maio, da Revista Marítima Brasileira do mesmo ano de 1895.

Rui Barbosa iniciava suas reflexões afirmando que o primeiro efeito daquela batalha havia sido a aprovação, pelo parlamento alemão, de subsídios para a Marinha de Guerra do Império. Em seguida observava que a guerra havia demonstrado à Europa o poderio do Japão, já considerado por muitos uma potência de primeira classe devido à organização militar de seu Exército e de sua Armada.

O autor da *Lição do Extremo Oriente* equiparava o desenvolvimento e a força militar japonesa à dos Estados Unidos e, ao tecer comparações entre as esquadras chinesa e japonesa, observava, com base nos debates europeus e norte-americanos, a importância fundamental das marinhas nas guerras do período:

Ninguém pretende, está claro, desconhecer a colaboração do Exército japonês, a indispensabilidade, a extensão, a continuidade do seu papel, o fulgor com que o desempenhou, ombreando em tudo com os melhores exércitos europeus. Mas foi a esquadra quem lhe abriu o caminho; foi a esquadra quem lhe deixou segura a retirada, eliminando a China do oceano; foi a esquadra quem o levou aos pontos decisivos de ataque; foi a esquadra quem lhe entregou o inimigo já condenado à ruína, emparedando-o pelo lado do mar. O mar é a traquéia dos estados marítimos. A nação que deixou pesar-lhe sobre esse órgão a planta do adversário é nação previamente perdida no primeiro ensaio de forças. (BARBOSA, 1972, p. 126).

Rui destacava também uma importante mutação em curso: as guerras do século XIX haviam sido uma demonstração cabal de que as marinhas tinham a função de proteção e defesa em escala internacional e global. Analisando a situação do Brasil, observava que embora o país possuísse um dos maiores litorais do mundo e o mais extenso da América do Sul, a população brasileira era insuficiente para prover a Armada com guarnições e uma possível indústria militar com mão de obra especializada. Neste sentido, o Brasil era um país que necessitava de uma boa Marinha de Guerra e não dispunha de meios para obtê-la de imediato. Rui Barbosa justificava o estabelecimento de uma armada poderosa na medida em que a força se constituía no fundamento do direito. Observava, ainda, que, ao contrário do Exército que pode ser recrutado e preparado a curto e médio prazo, a Marinha

(...) requer uma longa antecipação de trabalhos, uma aturada preparação técnica, um concurso de meios, que se não apuram na ocasião da necessidade. Ela impõe-se fatalmente ainda aos povos mais dados às artes da paz, menos embebidos em sentimentos militares. (...) as esquadras de guerra não se evocam de improviso, nem se

atamancam entre apuros com invenções engenhosas de momento. Com os progressos atuais da artilharia, da mecânica e da construção naval, “podemos estabelecer como axioma de que, para a guerra, só se aproveitam os navios especialmente construídos para combate. Um vaso mercante pode prestar serviços de transporte ou operar em reconhecimentos; mas, geralmente falando, não logrará bater-se com um navio de guerra. Ora, a construção de um barco destes demanda sempre tempo, e a de um encouraçado moderno exige, pelo menos, dois anos”.(IDEM, p. 154-155).

Para demonstrar a validade destas afirmações, ele recorria às lições deixadas pela revolta da Armada de 1893-4, afirmando que a esquadra adquirida pelo governo federal para combater os insurretos custara caro aos cofres do Estado e não poderia oferecer séria ameaça à esquadra rebelde do ponto de vista militar. A principal lição deixada pela revolta foi a constatação de que “esquadras improvisadas não podem inspirar confiança”. (IDEM p. 158)⁸

Rui Barbosa apenas reproduziria a opinião de estrategistas e especialistas militares, ministros e de outros civis preocupados com o estado lastimável da Armada do Brasil após a revolta de 1893, apontando para as conseqüências nefastas de tal estado, uma vez que as guerras modernas prescindiam de declarações formais anteriores. Em tal situação, o Brasil não teria uma força de defesa nacional frente ao inimigo e reproduzia as formulações de Mahan para confirmar seu pensamento: “não haverá tempo de convergir para a luta as forças de resistência do edifício nacional: o golpe cairá sobre a esquadra militar organizada, e, se esta ceder, a solidez do resto da estrutura não servirá de nada” (MAHAN, 1894, *Apud* BARBOSA, 1972). Na continuidade de suas reflexões, ele analisava os efeitos da repressão desencadeada pelo governo sobre os revoltosos de 6 de setembro. Para ele, queria o governo aniquilar o corpo e o espírito da Armada Nacional(IDEM, p. 174). Condenando este processo de dissolução da Marinha, conferia à Revolta de 6 de setembro a mesma dignidade do 15 e do 23 de novembro, atando a existência da Armada à própria existência nacional:

A esquadra é certo, fez a revolta de 6 de setembro (...) Verdade seja que o Exército fizera a de 15 de novembro, pela qual o glorificaram, e que a própria Armada operou a de 23 de novembro pela qual foi glorificada. Como, porém, o Imperador e o primeiro Presidente se deixaram arrebatados, sem resistência, pela primeira vaga, ao passo que o tenaz ditador jacobino se fez amarrar ao poder como um capitão de barco sacudido pelo ciclone, o que tinha conquistado aplausos nos dois primeiros casos ficou votado a maldições no terceiro. Encetou-se, pois, um sistema de medidas hostis contra a classe suspeita. Era como se se

⁸ A mesma opinião era partilhada por políticos brasileiros como Joaquim Nabuco e o visconde de Ouro Preto. NABUCO, 1990; FIGUEIREDO, 1900 O próprio comandante da esquadra legal, Jerônimo Gonçalves, demonstra em seu relatório o estado pouco lisonjeiro dos navios comprados nos Estados Unidos e das guarnições contratadas. Relatório do Ministro da Marinha, 1894, p. 113-4.

agitasse no espírito do despotismo o pensamento obscuro e instintivo de dissolvê-la. (...) dissolver a Marinha de Guerra seria a maior das originalidades indígenas. Porque os exércitos se reproduzem relativamente com presteza, e podem evocar-se rapidamente da massa das populações a um brado de perigo, entretanto que uma esquadra é obra tão custosa, porfiada e técnica dos anos, que extingui-la seria abrir uma solução de continuidade irremediável na própria existência nacional.(IDEM, IBIDEM.)

Mais uma vez o autor reproduzia os conceitos vigentes no período, que apontavam o papel fundamental da Marinha na defesa nacional. Criticava, em seguida, a idéia de que bastaria o Rio de Janeiro constituir-se em praça fortificada, alertando para o fato de que fortalezas de terra configuravam apenas uma zona intermediária entre os exércitos e as armadas, e que a defesa marítima de um país residia nas suas forças navais, das quais as fortificações costeiras seriam apenas auxiliares. Concluindo seu raciocínio, Rui Barbosa afirmava que as esquadras eram imagens da existência nacional. Havia, em seu entender, um movimento paralelo entre a supremacia naval e o progresso material sendo, portanto, o poder naval, fonte da liberdade e fundamento da civilização (IDEM, p. 192).

As perspectivas de reformas no âmbito do Estado

Este movimento em favor da restauração da Armada não partiu apenas de civis, que, condenando o militarismo, clamavam pela profissionalização das Forças Armadas. Nos próprios meios oficiais e governamentais, a preocupação com o desmantelamento da Armada era crescente.

Os ministros de Marinha dos governos de Prudente de Moraes e Campos Sales demonstravam a mesma preocupação; contudo, nestes dois quadriênios cujas prioridades eram a estabilização política e econômica, houve uma redução orçamentária relativa, representando os gastos da Marinha a média de 7,5 a 8,0 % das receitas da União. Ou seja, um nível pouco mais elevado que os investimentos feitos na Armada ao final do Império (CAMINHA, 1984, p. 112-113). As despesas consignadas para a Marinha tenderam a uma estabilização no início do regime, e se elevaram no final do quadriênio Campos Sales. O baixo índice de investimentos era decorrente da crônica instabilidade financeira e não de uma política de "cortes" de recursos para a modernização e manutenção das Forças Armadas, como afirmava a crítica monarquista do início da República.

Os fundamentos da crise da Marinha pertenciam, contudo, a outra ordem de fatores: a política de restrição orçamentária desenvolvida desde a crise de 1875 impediu a modernização da esquadra; os incrementos de despesas ocorridos por volta de 1881-2 foram

apenas respostas circunstanciais ao aumento nas tensões na política internacional, em especial, com a Argentina. Também aqueles investimentos foram revertidos na compra de navios, mantendo-se inalterada as demais condições da força. No início da República, os governos militares tinham tentado implementar reformas que foram interrompidas pela instabilidade política e financeira, resultante das disputas oligárquicas em torno da direção do Estado.

Mesmo sob o governo de Prudente de Moraes, escarmentado com a grave instabilidade política e econômica, foi apresentado pelo ministro Manoel José Alves Barbosa um plano geral de reforma da Marinha,⁹ (Relatório do Ministro da Marinha, 1897) que buscava promover uma reforma estrutural da força, pensando-a como um todo, desde a organização da secretaria de estado até a formação das guarnições. Esse foi, no entanto, apenas em parte aprovado pelo Congresso, ou seja, naquelas medidas cuja implementação não dependia de aumentos de despesas. De certo modo, o ministro retomava todas as idéias de Custódio de Melo apresentadas quando fora Ministro no governo Floriano: inscrição marítima para provimento das guarnições, reforma do ensino dos oficiais, transformação do conselho naval em conselho do almirantado, reforma dos tribunais militares e a divisão do litoral brasileiro em prefeituras marítimas que se constituiriam em bases navais – arsenal e porto militar – dentro de uma estrutura descentralizada. Cada uma destas prefeituras teria uma administração independente – inscrição marítima local; contadoria; compras – e seus trabalhos seriam apenas coordenados pelo centro – o ministério da Marinha que zelaria pela unidade de vistas dentro do plano geral. O plano previa a implantação do sorteio militar estabelecido na Constituição e a alteração da lei de reforma compulsória dos oficiais, reduzindo a idade em que esta se processaria, bem como a renovação da esquadra com a construção/aquisição de 25 novos navios (Relatório do Ministro da Marinha, 1897, p. 62).

Deste projeto resultou a reforma do ensino da escola naval, a implantação da inscrição marítima, e a divisão do Brasil em 4 prefeituras marítimas: Pará, Bahia, Rio de Janeiro e Ladário, no Mato Grosso, e a extinção dos arsenais da Bahia e de Pernambuco. As dificuldades financeiras também forçaram a venda de 2 cruzadores dos 8 encomendados pelo governo de Floriano Peixoto aos Estados Unidos, na extinção de 6 das 14 escolas de aprendizes marinheiros e na passagem dos trabalhos de conservação dos portos para o ministério de Viação e Obras Públicas, que elaborava o Plano Geral de Viação da República. Em relação à própria esquadra, os trabalhos limitaram-se às contínuas reparações dos velhos navios e até mesmo a manutenção e reparos dos edifícios foram suspensos.

Além da estagnação dos salários, as condições de saúde da corporação não eram exatamente lisonjeiras. Com o bombardeamento da ilha das Cobras, foi destruído o hospital de Marinha, sendo reaberto somente em 1897. A situação da enfermaria de Copacabana,

⁹ O Plano de Reforma da Administração Naval está anexado ao Relatório.

criada para atendimento aos beribéricos¹⁰ e das existentes nos estados não era melhor. Nestas, a redução orçamentária causou, além da precariedade geral dos serviços, a falta de pessoal, a paralisação das obras de reformas e ampliação e a impossibilidade de mudança daquelas que se localizavam em terrenos insalubres. A enfermaria do Pará fora construída sobre um igarapé, terreno do qual necessitava ser removida, enquanto que na de Pernambuco não havia unidades especiais para pessoas com doenças infecto contagiosas. O ministro solicitava verbas para construção de um necrotério para evitar o depósito dos cadáveres nas enfermarias (Relatório do Ministro da Marinha, 1897, p. 61). Finalmente, as da Bahia e do Mato Grosso necessitavam de urgentes reparos para que pudessem funcionar como estabelecimentos de saúde (IDEM, p. 62-63).

Em meio a esta profunda crise da Marinha ocorreu a guerra hispano americana que terminou por dar novo impulso à campanha de restauração da Armada Nacional. A guerra foi uma demonstração clara, por parte dos Estados Unidos, de que a Doutrina Monroe não era apenas retórica, mas implicava em intervencionismo militar direto no continente americano. Por meio dela, os EUA não apenas colocaram um ponto final na dominação espanhola na América, com a independência de Cuba, mas também no Oriente com a independência das Filipinas.

Um ano depois, em 1899, 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 Dias. Seu objetivo era evidenciar 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 procurava demonstrar que não apenas os materiais bélicos, as estratégias e, portanto, uma nova concepção acerca do poder naval surgia 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.

Tributário do pensamento de Lord Salisbury, Arthur Dias acreditava que existiriam “nações vivas” que fatalmente dominariam as “nações mortas”. Tratava-se, portanto, da aplicação das leis de Darwin aos domínios do direito público e da filosofia política, o que, em última instância, significava a justificativa da força como fundamento racional e real do Direito Internacional. Neste sentido, era necessário preparar-se para a guerra, segundo Clausewitz“(...) tão natural como todos os demais atos resultantes das relações internacionais, o comércio, a indústria, etc.” (CLAUSEWITZ, *Apud* DIAS, 1899, p. 23).

Arthur Dias passava então a analisar o conflito hispano americano para demonstrar que, quando se tratava da defesa nacional, não se poderia confiar na providência divina e nem na pretensa superioridade moral de um povo e de uma nação. Sob todos os aspectos, a Espanha seria moralmente superior aos Estados Unidos, mas isto de nada teria adiantado,

¹⁰ A enfermaria existia desde o último ano do Império, quando a doença começou a adquirir proporções alarmantes.(Relatório do Ministro da Marinha, 1897, p. 59-60).

pois o que asseguraria o triunfo de uma nação seriam suas forças armadas, em especial suas marinhas. Como Rui Barbosa, ele identificava o poder naval à florescência da civilização, do poder e da riqueza.

O erro da Espanha teria sido, a seu ver, fundamentar seus direitos em discursos parlamentares, enquanto o Congresso Nacional norte americano liberava grandes fundos para a expansão de seu poderio militar, especialmente o naval. Mas Arthur Dias tratava da Espanha para introduzir a situação do Brasil. Lá como aqui,

(...) o abandono e a inércia campeavam na Marinha; os aptos desacoroçoavam; os patriotas se entristeciam; o material flutuante mal recomposto e mal escolhido, sem homogeneidade, nem plano, nem lógica; a instrução prática totalmente negligenciada; os serviços administrativos anarquizados, e, o que é pior, o favoritismo a peçonha mais destruidora das classes militares penetrando-a por toda a hierarquia da armada, decompondo-a. Entre nós, foi também a praga do favoritismo, praticado largamente pelos governos da Monarquia, uma das causas do abaixamento do nível cultural dos nossos oficiais e, por conseguinte, do estado de decadência em que o veio achar a República. Decadência que ela não tem feito senão continuar. (IDEM, p. 45-46).

Na crítica estava embutido todo um programa de reestruturação naval: era necessário recuperar o material flutuante, baseado em um planejamento lógico que objetivasse criar uma esquadra homogênea, reformar os organismos administrativos da Armada, reestruturar a formação e a instrução prática de oficiais e praças e adotar um plano de carreira para os membros da corporação. Tratava-se, pois, do desdobramento e detalhamento das considerações de outros escritores civis e militares do período, que clamavam pela restauração e profissionalização das Forças Armadas, em especial da Marinha de Guerra, pois dela dependeria a manutenção da integridade da federação, de seu comércio e de sua riqueza, bem como a reconquista da hegemonia naval na América do Sul.

Recuperando todos os debates sobre a questão do poder naval que ocorriam na França e na Inglaterra, bem como toda a literatura sobre o tema já existente no Brasil, Arthur Dias concluía que os “nossos estadistas” ou estavam divorciados das aspirações e necessidades nacionais ou eram míopes frente àquela situação de descalabro. O que estes políticos não percebiam é que a guerra seria o “motor” da história: “não é através de lutas e guerras de toda ordem, que se tem evoluído desde os antropomorfos até o homem de hoje, desde a organização das aldeias até o florescer das nacionalidades e da civilização atuais?” (IDEM, p. 142).

Era fundamental, pois, que o país, de acordo com esta lógica e mesmo à custa dos maiores sacrifícios, se empenhasse na reorganização do seu poder naval, pois sem ele não haveria garantias de paz:

(...) ou o Brasil será uma potência marítima ou não subsistirá” [uma vez que] a soberania nacional, seu decoro, só se afirmam quando a nação pode fazê-los efetivos pela força; (...) para os países marítimos esta força se exerce principalmente no mar; tais países, conseqüentemente, tem que se criar um poder naval a altura dessa missão. (IDEM, 265-267)

É notável 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 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 outra, como denominou Geoffrey Barraclough (S/D, p. 98-9), de política mundial em especial depois da emergência dos Estados Unidos, da Rússia e do Japão como grandes potências¹¹. Não era ao acaso, portanto, que os publicistas brasileiros foram buscar modelos 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 nesta última, sempre tida como modelo pelos brasileiros.

Por outro lado, cabe destacar que Artur Dias recuperava o pensamento militar industrialista, surgido ao final do império, desenvolvido, entre outros, por Custódio de Melo e Jaceguay. Suas propostas de recuperação do poder naval brasileiro implicavam no intervencionismo do Estado para promover a implantação de uma base industrial, enquanto que Rui Barbosa desviou-se deste tema. O seu "programa" de restauração da Marinha parecia se limitar à aquisição de poderosos navios de guerra¹². Apesar desta campanha, o governo Campos Sales não mudou o rumo da política adotada por Prudente de Moraes em relação às Forças Armadas. Na sua primeira *Mensagem* ao Congresso, em 1899, dizia:

¹¹ Acerca da questão oriental ver também PANIKKAR, K.M. (1977).

¹² Magalhães Júnior, comentando a campanha de Rui Barbosa pela reconstrução do poder naval brasileiro, observou que o senador, incorporara, em seus anos de exílio na Inglaterra, as teses da Liga Naval e as reproduziu no Brasil de modo acrítico. Essas teses – defendendo a necessidade da Inglaterra manter sua supremacia naval – eram sustentadas pelos grandes estaleiros, construtores de poderosos navios de guerra. Criticou também 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, era o desenvolvimento econômico que condicionava o poder naval. MAGALHÃES JÚNIOR (1964, p. 208-228).

A nossa esquadra não pode corresponder a todas as necessidades do serviço a que ela se destina, no extenso litoral que possuímos e, no entanto, o estado financeiro do país (...) não permite dar-lhe desde já uma organização mais completa, o que de resto, não é urgente, atenta a situação de paz e tranqüilidade em que nos achamos. (Mensagem apresentada ao Congresso Nacional, 1899, p. 20-21).

O presidente observava que a Marinha, com os navios que possuía e com os 2 encouraçados e o cruzador em construção na Europa, estava em condições de prestar relevantes serviços ao país. Considerava a extinção dos arsenais de Pernambuco e da Bahia medidas corretas, pois eram fontes de gastos supérfluos, e comunicava a pretensão do governo em vender os terrenos das referidas instalações.

A política financeira continuaria a ser a prioridade do governo, tanto do ponto de vista da recuperação econômica, quanto da valorização do meio circulante. Fazendo um balanço da perniciosidade da emissão papelista, concluía que.

(...) a solução da questão financeira depende (...) do acerto das medidas que o poder público tiver de adotar. (...) a intensa gravidade [da situação] encarrega-se de indicar a necessidade de uma ação enérgica, sem hesitações nem adiamentos, na qual as urgências do tesouro Federal sejam resolutamente postas no ponto culminante dos interesses nacionais, como o critério superior de todas as deliberações. (IDEM, p. 33).

No ano de 1898 mais reformas foram promovidas na Marinha com objetivo de realizar economia de recursos. O ministro Carlos Baltazar da Silveira, informava em seu relatório que o ensino na escola naval fora reduzido em um ano, como também reduzido o pessoal da secretaria do conselho naval e os escreventes. Os enfermeiros, fiéis e artífices militares foram agregados ao corpo de oficiais inferiores.

As escolas de aprendizes marinheiros permaneceram como estavam, e o ensino, sem equipamentos necessários como escaleres, armamentos e móveis, reduzia-se na prática de exercícios de sinais e de pelotão, esgrima de baionetas e manejo de armas (Relatório do Ministro da Marinha, 1899, p. 27).

A esquadra era composta por 51 navios, dos quais 22 eram considerados em bom estado, 5 em estado regular, 2 em mau, 18 em reparos e 4 necessitando consertos (IDEM, p. 35-36). A força, contudo, estava estacionada objetivando economizar combustível. O estado do hospital e das enfermarias permanecia o mesmo e o ministro da Marinha considerava urgente o fechamento da enfermaria de Copacabana, tal sua deterioração.

Comunicava também que os arsenais estavam sem equipamentos, e que não era possível desenvolver projetos de construção de navios com características modernas. Novos cortes foram sendo realizados e, em 1899, foram demitidos mil e quatrocentos operários extranumerários do arsenal do Rio de Janeiro, cujo salário não havia sido contemplado no orçamento (Relatório do Ministro da Marinha, 1900, p. 63-65). Em função disto, as atividades deste arsenal ficaram quase que totalmente paralisadas.

Esta situação perdurou quase que inalterada até 1903, quando os frutos da campanha de restauração da Marinha de Guerra do Brasil começaram a ser colhidos a partir da presidência de Rodrigues Alves. O ministro Júlio César de Noronha, um florianista convicto, deu início ao movimento de reformas com a elaboração do programa naval de 1904. Este programa foi apresentado em um momento em que as expectativas do governo mudavam. Ao final do governo Campos Sales o tesouro estava saneado, mais de um milhão de imigrantes haviam entrado no país e os investimentos estrangeiros voltaram a fluir.

Assumindo o governo em 1902, o velho monarquista, conselheiro Rodrigues Alves, em seu Manifesto Inaugural, felicitava-se com o Congresso pela superação dos graves problemas do país, e prometia fazer o possível para continuar na trilha deixada pelo seu antecessor em relação aos cuidados com as finanças e para estimular o desenvolvimento da produção e da riqueza:

Aos interesses da imigração, dos quais depende em (...) parte o nosso desenvolvimento econômico, prende-se a necessidade do saneamento desta Capital, trabalho difícil porque se filia a um conjunto de providências, a maior parte das quais de execução dispendiosa e demorada (...). A Capital da República não pode continuar a ser apontada como sede de vida difícil, quanto tem fartos elementos para constituir o mais notável centro de atração de braços, de atividades e de capitais nesta parte do mundo. Os serviços de melhoramento do porto desta cidade devem ser considerados como elementos da maior ponderação para esse empreendimento grandioso.(...) Não permitem as nossas condições financeiras grandes promessas que não poderiam aliás ser satisfeitas. Espero, todavia, dedicar especial atenção aos interesses das classes armadas, de terra e mar, procurando acudir às suas mais urgentes necessidades e promovendo os melhoramentos que forem compatíveis com os nossos recursos. Nas relações internacionais o meu empenho será invariavelmente no sentido de mantê-las e estreitá-las com as nações amigas, sem outro pensamento senão o da paz e da confraternidade(...) O tempo das agitações passou. Todos se acham convencidos de que a ordem e a tranqüilidade geral são indispensáveis para a marcha normal dos negócios públicos(...).(Manifesto Inaugural de Francisco de Paula Rodrigues Alves, 1902, p. 9-10).

O manifesto anunciava o início do processo que ficou conhecido como “regeneração nacional”, no qual uma trindade político administrativa teve grande destaque no Rio de Janeiro: Pereira Passos, o prefeito “bota-abaixo”, com a remodelação da cidade e com a construção de grandes obras arquitetônicas, Paulo de Frontin, com as obras de modernização do porto e Oswaldo Cruz, com o combate à febre amarela e à varíola¹³. Uma nova era de progresso se anunciava. Se, como notara Machado de Assis, os relógios andavam muito mais depressa depois da guerra do Paraguai (ASSIS, 1894, Apud SEVCENKO,1998, p. 532) ,em 1902 a sensação era de que o tempo voava. Vencidas as crises iniciais do período republicano, o Brasil entrava em uma fase de crescimento econômico acelerado e buscava ajustar-se ao ritmo do desenvolvimento do capitalismo internacional (MALAN, 1989, p. 345-390). A cidade do Rio de Janeiro tornou-se a “Cosmópolis”¹⁴, o centro econômico, financeiro e político da jovem República.

Dois anos depois, em sua Mensagem ao Congresso Nacional, Rodrigues Alves solicitava uma legislação sanitária especial, que aprovada em dezembro foi o estopim para a revolta da vacina¹⁵. Mas em maio daquele ano, o presidente referia-se entusiasticamente às reformas da Capital Federal: o saneamento, as obras de melhoramento do porto e, visando promover a ligação deste com a malha ferroviária, a abertura da Avenida Central (Mensagem apresentada ao Congresso Nacional, 1904, p. 6-7). Esta última, além de suas dimensões econômicas, possuía um forte significado estético político e militar:

(...) essa cirurgia urbana (...) ,mediante o avassalador bota-abaixo do prefeito Pereira Passos (...) guarda um inequívoco ingrediente militarista, não só pela coerção com que migram vários contingentes humanos mas também pela própria significação da Avenida, que recria o espírito imperial das viae triumphales de Berlim ou Paris. O passeio pela Avenida Central (...) é, a rigor, marcha triunfal (...) préstito em que o capitalismo e militarismo confundem-se inextricavelmente, ora em aniversários da independência, ora em homenagem a Santos Dumont(...).(BARRETO, 1997, p. 16-17).

Dava-se início, também, à reorganização das Forças Armadas. Nos dois primeiros anos do novo governo, o ministro Júlio César de Noronha elaborou um amplo diagnóstico da Marinha e propôs um plano de reorganização naval totalmente original. Em 1902, ele constatava que

13 Como observou Jaime Benchimol, “Pela primeira vez o Rio de Janeiro foi objeto de uma política urbana formulada num plano sistemático, abrangendo um amplo leque de iniciativas que repercutiram como um terremoto nas condições de vida de sua população”. (BENCHIMOL, 1985, p. 599).

14 Termo empregado por Raul Antelo na introdução do livro *A alma encantadora das ruas* de João do Rio. (BARRETO, 1997, p. 10).

15 Acerca da revolta da vacina ver: CARVALHO, 1987. MEIHY e BERTOLLI FILHO, 1990, SEVCENKO, 1993. CHALHOUB, Sidney, 1996.

(...) o nosso material flutuante está tão empobrecido que nem sequer conta uma verdadeira unidade de combate, na moderna acepção do termo. Efetivamente, exceção feita dos guarda-costas Deodoro e Floriano, do cruzador Barroso e dos cruzadores torpedeiros Timbira, Tupi e Tamoio, que, no seu gênero, são eficientes, e bem assim do Riachuelo, Aquidaban, Benjamin Constant e República que podem ser utilizados como força de reserva, nenhum outro navio tem o menor valor militar (...). Assim sendo, outra coisa não nos é lícito fazer, senão enfrentar o problema da reconstituição do nosso poder naval com resolução e patriotismo, distinguindo com justeza o que é vital, indispensável do que acessório, adiável, afim de que a renda pública seja bem utilizada. O preparo para a guerra é o melhor meio de torná-la improvável. (Relatório do Ministro da Marinha, 1903, p.5-7).

O ministro procurava demonstrar a necessidade de dar ao corpo da Armada uma formação profissional consoante aos aperfeiçoamentos oriundos dos progressos da indústria: não se poderia mais formar o oficial de Marinha no “calor da batalha”, mas em escolas especializadas: artilharia e torpedos, superior de Marinha (comando, estratégia e tática) e nas esquadras de evoluções. Constatava a existência de um excessivo número de combatentes e de maquinistas em relação ao material flutuante.

Quanto aos oficiais marinheiros, ao corpo de infantaria e ao de marinheiros nacionais, ele apontava a necessidade de reforma dos regulamentos visando proporcionar melhor formação, e ao mesmo tempo melhorar as condições de aquartelamento e de higiene. Também propunha, tendo em vista o grande número de deserções, que estas deixassem de ser crime e voltassem a ser consideradas como falta disciplinar. Embora não explicitasse, o sentido da proposta é claro: ficariam os desertores sujeitos à punição rápida, ministrada de acordo com o julgamento sumário dos superiores imediatos ao invés de serem processados nos tribunais militares.

Júlio César propunha, ainda, a criação de escolas profissionais para formar os marinheiros nas várias especialidades necessárias à uma força moderna. Quanto à composição do corpo, o ministro insistia para que o Congresso promovesse a regulamentação do processo de inscrição marítima e do sorteio com o objetivo de se completar as guarnições. Reforçava esta proposta afirmando que as escolas de aprendizes não apresentavam os resultados esperados.

Quanto aos arsenais, o que em melhor situação estava era o do Rio de Janeiro e, mesmo assim, os serviços eram morosos e os equipamentos velhos e deficientes. Sua própria localização – espalhado em vários pontos da baía – o condenava: além da morosidade, o custo dos trabalhos aumentava pela dispersão das oficinas e depósitos. Na mesma situação,

ou até em piores condições, estavam os arsenais do Pará e do Ladário, que poderiam apenas realizar pequenos reparos e consertos nos navios, fosse pela má localização, fosse pela falta de equipamentos e operários; em outras palavras, eram deficitários. No caso do arsenal do Pará, o ministro propunha apenas pequenos investimentos para torná-lo operacional, pois ele teria de ser transferido para lugar mais estratégico, quer do ponto de vista de segurança, quer do ponto de vista da navegação. Quanto ao do Ladário, propunha a compra de novas máquinas e equipamentos.

Já no caso do arsenal do Rio, o ministro retomava uma idéia que fora aventada pela primeira vez durante a guerra do Paraguai: a sua transferência para outro local afastado da Capital, principalmente por razões estratégicas, pois se encontrava em local desprotegido e ao mesmo tempo comprometia a segurança da cidade. A idéia foi adquirindo maiores proporções ao longo do tempo e, desde o início da República, várias comissões haviam sido organizadas para estudar uma nova localização para o arsenal.

Noronha, contudo, pensava na construção de uma base e um porto militares, onde estariam concentradas todas as unidades da Marinha: secretaria de estado, quartéis, hospitais, arsenal, diques, etc. Além das considerações estratégicas e táticas, fatores econômicos e políticos foram apresentados para justificar a mudança. Do ponto de vista econômico, a concentração da administração e da força naval em uma única localidade viabilizaria o maior controle possível dos recursos destinados à Marinha e do ponto de vista político afastaria oficiais e praças do convívio da Capital, ou seja, isolá-los-ia mais da política partidária.

Tendo por certa a mudança, Noronha passou a realizar gastos tidos como absolutamente necessários para a manutenção da infraestrutura da Marinha, em especial no que dizia respeito aos edifícios de toda a administração naval, nos quais passaram a ser feitas apenas reformas paliativas. Além disto, o ministro propunha mudanças nos regulamentos e funcionamento de quase todas as instituições navais: biblioteca, museu, carta marítima (hidrografia, faróis) contadoria, conselho naval e quartel general. No seu relatório de 1904, era apresentado o plano global de reforma da Marinha, e as medidas já tomadas no sentido de sua implementação. Ele se resumia a 4 pontos básicos:

- 1º - A remodelação do nosso material flutuante, segundo um programa previamente organizado;
- 2º - A instrução e adestramento do pessoal que o dever guarnecer;
- 3º - O preenchimento dos claros existentes nos corpos de 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.¹⁶ (SUBSÍDIOS, 1950, p. 3)

¹⁶ Também BATISTA (1910).

A remodelação do material flutuante consistia em um programa de construções baseado na proporção entre as “necessidades do nosso poder naval e os recursos da renda pública” (IDEM) de modo a ser realizado no prazo de seis a oito anos.

Estudando as esquadras do presente e, sobretudo aproveitando os ensinamentos da guerra do Extremo Oriente, Noronha elaborou um programa com os tipos mais modernos e homogêneos de navios, buscando criar uma esquadra que servisse à guerra marítima e fluvial. Além do crédito especial para a realização do programa, Noronha propunha como formas de complementação dos recursos, a venda dos navios velhos na medida em que os novos fossem chegando, a criação de um imposto especial e a reversão para a Marinha das rendas de faróis, capitânicas e praticagens dos portos, durante o período de pagamento da nova esquadra.

O programa proposto foi ligeiramente alterado pelas comissões de Marinha e Guerra do Senado e, convertido em lei no mês de dezembro de 1904, previa a aquisição de:

- 3 encouraçados de 12.500 a 13.000 t, armados com 12 canhões de 254 mm cada e 3 tubos de torpedos;
- 3 cruzadores-encouraçados de 9.200 a 9.700 t, com 08 canhões de 254 mm, 14 canhões de 76 mm e 3 tubos de torpedos submersos;
- 6 contratorpedeiros de 400 t;
- 6 torpedeiros de alto-mar de 120 t, armados de 2 tubos de torpedos, 1 canhão de 47 mm, velocidade 26 nós;
- 6 torpedeiros de porto de 50 t;
- 3 submarinos
- 1 navio carvoeiro, de 9.500 t de deslocamento, com capacidade de transportar 6.000 t de combustível
- 1 navio escola, com deslocamento não excedente de 3000t. (VIDIGAL, 1985, p. 325.)

O deputado Laurindo Pita apresentou o projeto à Câmara, e sua justificativa fundamentava-se no pensamento de Rui Barbosa, de Arthur Dias e de outros estadistas e estrategistas, brasileiros e estrangeiros, especialmente no do almirante Mahan. Este último propunha que o núcleo das esquadras fosse composto por grandes navios, porém, o deputado atento à falta de recursos da República, justificava a renovação do material flutuante baseado na idéia do “justo meio”, ou seja, uma esquadra com um maior número de navios de menor dimensão. O justo meio corresponderia, assim, à adaptação das teorias dos estrategistas militares aos recursos ordinários do país, dentro de 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, contra a Argentina e o Chile, prováveis inimigos do Brasil, e a defesa continental, neste caso em conjunto com aqueles países, frente à uma possível agressão norte americana ou europeia.

A discussão na Câmara e no Senado incidiu basicamente sobre dois pontos principais: as características técnicas do programa e a questão dos recursos para efetivação do mesmo.

Quanto ao primeiro ponto, queriam saber os parlamentares se com esta esquadra seria criado de fato *um núcleo de poder naval* no Brasil que desse origem a uma Marinha aparelhada para as funções a que se propunha - a defesa nacional e a hegemonia continental -, e como seria efetivado o pagamento desta aquisição. Nenhum parlamentar discutiu, em verdade, a urgência e necessidade do reaparelhamento naval.

A segunda preocupação dos parlamentares era saber se o pagamento seria feito através dos recursos destinados ordinariamente ao ministério da Marinha no orçamento da União ou se seriam necessárias despesas extraordinárias e, neste caso, qual seria a fonte destes recursos. Os defensores do projeto argumentaram que não seriam necessárias despesas extraordinárias, uma vez que desde a gestão de Joaquim Murinho as finanças nacionais davam sinal de recuperação e de crescimento e o programa estava previsto para ser executado em oito anos. Não havia, ao que parece, uma oposição ao projeto em si, mas sim uma profunda preocupação em definir claramente as fontes de recursos com que seria implementado¹⁷. De fato, a partir de 1902-3, os investimentos na Marinha foram aumentando, mantendo-se na média de 11% até o ano de 1912 (CAMINHA, 1989, p. 112-113).

Outra preocupação, vinculada a esta, seria a superação da dependência em relação à indústria estrangeira. Se a corrida armamentista, de fins do século XIX e início do XX, promoveu uma redefinição do papel das marinhas em termos globais, no caso do Brasil, o quadro era mais grave posto que se tratava, na verdade, de criar um núcleo de poder naval mínimo, que pudesse posteriormente gerar uma nova Marinha. No entanto, ao contrário das grandes potências industrializadas, não havia no país uma infraestrutura econômica que permitisse a consolidação de uma indústria militar, como as que emergiam na Europa, nos Estados Unidos e no Japão.

Esta questão aparece claramente, quando da discussão, no Congresso Nacional, do programa naval de 1904. Analisando o projeto, a comissão de Marinha e Guerra da Câmara dos Deputados, observava a importância da construção do porto militar e do arsenal:

¹⁷ David Topliss observou: " The bill when laid before Congress included a clause that the ships weew to be built in Britain, and although this condition was later dropped it was clearly always the intention to place the order in there. The major reason for this was the influence of the banking house of N.M. Rothschild and Sons, who wielded immense power in Brazilian financial circles at this time and who in fact underwrote the loan for the new naval program". (TOPLISS, 1988, p. 243.)

A solução do importante problema da construção de um arsenal de primeira ordem, em porto militar, (...), pode em rigor não anteceder a aquisição da força projetada, não deve contudo, ser indefinidamente adiada; porquanto, decorrido um período de nove anos, havendo despendido cerca de 150 mil contos de réis na compra de navios, se continuar o Brasil não podendo sequer repará-los, terá firmado a sua condição de tributário da indústria naval estrangeira, em vez de, (...) organizar racional e metodicamente a sua Marinha de Guerra; (...) [É] um erro acreditar-se que a reorganização da Armada resume-se apenas em aumentar-se-lhe o número de navios. (SUBSÍDIOS, 1950, p. 175).

As três medidas que complementaríamos o programa se encontravam, na verdade, em implementação. Já se programava a reforma do ensino da escola naval, bem como a substituição da lei de reforma compulsória, regulamentando a transferência dos oficiais para a reserva.

Quanto à formação de oficiais inferiores e praças, o ministro já encaminhara o projeto para a abertura das escolas profissionais. No que dizia respeito à composição das guarnições, propunha que as escolas de aprendizes que não fornecessem ao menos 33% de sua lotação prevista anualmente fossem fechadas; além disto, dada a aprovação do Congresso, havia o ministério promovido a realização do primeiro sorteio marítimo.

No início de 1906, depois de realizar a análise das propostas apresentadas pelos construtores navais, o ministério da Marinha fechou o contrato para a construção dos três primeiros encouraçados com a Armstrong Co. da Inglaterra. Ao longo do ano, foram aprovados o novo regulamento da escola naval e o projeto das escolas profissionais de artilharia, foguistas, timoneiros, sinaleiros e sondadores. Estas começaram a ser instaladas e equipadas a bordo de navios de guerra para tal selecionados.

Além disto, foram lançadas as bases da reforma para as escolas de aprendizes marinheiros e concluído o trabalho de escolha do local para construção do arsenal e do porto militar. Cabe ressaltar que nestes anos, o ministério atuou – nem sempre com sucesso – no sentido de promover a reforma dos navios existentes e dos quartéis, fortalezas e prisões incorporando os benefícios da eletricidade – com a introdução de novos sistemas de iluminação e ventilação – bem como do desenvolvimento da telegrafia sem fio: foram instalados telégrafos nas principais fortalezas e navios da Armada.

Com a posse de Afonso Pena, ao final de 1906, o almirante Alexandrino de Alencar foi escolhido como novo ministro da Marinha. Alexandrino imprimiu outra direção à pasta promovendo, entre os anos de 1906 e 1910, reformas radicais na Armada através do

programa denominado por ele mesmo de *Rumo ao Mar*. (Relatório do Ministro da Marinha, 1909, p. 8-9)¹⁸.

Assim que assumiu o ministério, ele enviou ao Congresso projeto solicitando autorização para reformular o programa naval, a que foi concedida a 24 de novembro¹⁹ e que ficou assim constituído:

- 2 - 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;
- 1 - encouraçado dreadnought de 28.000 t, 22,5 nós e armado com 14 canhões de 305mm, 20 de 152mm e 12 de 76mm, a ser construído no estaleiro Armstrong;
- 3 - cruzadores scouts de 3.150 t, 27 nós e armados com 10 canhões de 120 mm, a serem construídos no estaleiro Armstrong;
- 10 - contratorpedeiros de 560 t, 28 nós e armados com 2 canhões de 101,6 mm e 2 tubos lança-torpedos, a serem construídos em Yarrow.
- 3 - submarinos. (Relatório do Ministro da Marinha, 1907, p. 59-60)

A reformulação do programa naval abandonava a idéia do justo meio em favor dos grandes encouraçados, ou seja, das esquadras constituídas em torno dos navios capitais. De acordo com o ministro da Marinha e da oficialidade que analisou a alteração proposta, teria sido a batalha de Tsushima, na guerra russo japonesa de 1905, o fator determinante da mudança do programa.²⁰ 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 - 305mm (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, 1985, p. 59).

18 Sobre o processo de escolha do ministro, ver MARTINS FILHO, 2010.

19 Decreto 1563 de 24/11/1906. Modifica o plano naval da lei 1295 de 14/11/1904. Relatório do Ministro da Marinha, 1907, anexos, p. 6.

20 Pareceres favoráveis à alteração foram dados pelos seguintes oficiais: almirante Maurity, capitão de corveta Antonio Abreu Coutinho, capitão tenente Godofredo Arthur da Silva, contra-almirante João Justino de Proença, capitão de mar e guerra José da Cunha R. Espindola, contra-almirante Duarte Huet Bacellar P. Guedes (posteriormente chefe da missão naval na Inglaterra), contra-almirante Joaquim Marques Batista de Leão, capitão de fragata Altino Corrêa, capitão de mar e guerra Lemos Bastos, capitão de fragata Antonio C. Gomes Pereira, contra-almirante Henrique P. Guedes, entre outros. Os pareceres estão em BATISTA, 1910, p. 77-106.

A alteração do programa brasileiro 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. Mas mesmo entre os próprios ingleses foram levantadas preocupações, no sentido de que o Brasil seria apenas o intermediário nas compras 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* (TOPLISS, 1988, p. 246-247).

Ao que parece, contudo, a justificativa apresentada para a mudança do programa continha algo de real, pois logo após a batalha de Tsushima, Alexandrino de Alencar iniciou uma campanha no Senado e na imprensa objetivando a mudança do programa naval, tendo em vista as recentes lições da “guerra do oriente” (BATISTA, 1910; MARTINS FILHO, 2010). É importante destacar que depois da construção do *Dreadnought* e da guerra russo japonesa, as principais potências imperialistas passaram a construir enormes encouraçados, incrementando a corrida armamentista e, é claro, a especulação comercial e industrial²¹

Alexandrino de Alencar abandonou também a idéia de construção de um novo arsenal e porto militar fora da baía de Guanabara. Fez concentrar todas as oficinas do arsenal do Rio na ilha das Cobras, iniciou o processo de modernização do equipamento das oficinas do mesmo e a melhoria dos diques Guanabara (antigo Imperial) e Santa Cruz, bem como planejou a construção de outro que comportasse os novos navios. Para dar suporte à esquadra, fez instalar depósitos de carvão no Rio de Janeiro, Pará, Rio Grande do Norte, Bahia, Pernambuco e Santa Catarina e planejou a construção de 4 bases navais em Santa Catarina, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte e Pará, uma estação no Rio Grande do Sul e duas bases fluviais, uma no Ladário e Itabatinga.

Completavam a reforma do programa naval as mudanças no ensino da escola naval, nas escolas de aprendizes e profissionais, bem como nos regime do corpo de marinheiros nacionais. Na escola naval foram introduzidas disciplinas como eletricidade, telegrafia hertziana, legislação e administração naval, teoria de submarinos, entre outras. Quanto às escolas profissionais, além das já mencionadas, foi criada uma outra de defesa submarina.

As escolas de aprendizes marinheiros, por sua vez, foram divididas em duas categorias: escolas modelo e escolas primárias. A formação do marinheiro se daria em duas etapas: um ano nas escolas primárias, cujo programa consistia no ensino de primeiras letras e dois anos

²¹ Nos quatro anos que se seguiram à construção do *Dreadnought* e à Tsushima, a própria Inglaterra construiu mais 6 encouraçados de 18 a 20 mil toneladas de deslocamento, a França 6, a Alemanha 6, o Japão 3, os Estados Unidos 2 e a Rússia 2. Levantamento da *The Army and Navy Gazette* reproduzido em (BATISTA, 1910, p. 79-80). A partir de 1910, passaram a ser construídos com turbinas e foram de fato, os grandes navios da Primeira Guerra Mundial (1914-1918).

nas escolas modelos, onde aprenderiam prática de marinharia e teriam introdução às especialidades.

Foi, contudo, através do novo regime implantado no corpo de marinheiros nacionais que se procurou resolver definitivamente o “problema” da composição das guarnições. Desde a entrada para o ministério, Alexandrino de Alencar defendera a volta do tempo de serviço militar obrigatório a quinze anos, medida que foi aprovada pelo Congresso em 1907. No ano seguinte, no bojo das amplas reformas que se processavam, foi elaborado o novo regulamento do corpo de marinheiros.

Considerações finais

A implantação do regime republicano provocou, de imediato, reformas no sentido de dotar o Estado com uma Marinha mais profissional e moderna. Contudo, a desorganização do mercado de mão de obra somado à tradicional aversão pelo trabalho alugado e à repugnância pelo serviço militar, e ao ingresso de um grande contingente de excluídos, formado também, ao que parece, por ex-escravos, provocaram reformas legislativas no sentido de reforçar as relações hierárquicas sociais no interior da corporação.

Por outro lado, o envolvimento dos militares nos conflitos em torno da direção do Estado em especial durante os dois primeiros governos da República, provocou uma ruptura nas redes hierárquicas da corporação e praticamente a destruição da infraestrutura material da Armada. A lenta recuperação, promovida durante os governos civis que se sucederam, foi profundamente marcada pela cisão política existente na Marinha após a revolta de 1893-4, implicando em reformulações dos programas de reorganização naval propostos.

O programa de 1906, que revogou todo o anterior, parece ter resultado da recriação das velhas idéias dos estadistas do Império: equipamento da esquadra, que terminou por estimular uma corrida armamentista na América do Sul, inspirando terror ao Chile e à Argentina, matando as veleidades industrializantes de uma corrente de oficiais mais nacionalistas, representada por Júlio César de Noronha; a própria lei de 1874, que regulava as promoções dos oficiais, salvo as pequenas modificações introduzidas pelo novo regime, permaneceu praticamente a mesma.

A chegada do *Minas Gerais*, em abril de 1910, foi um espetáculo alucinante: a cidade modernizada recebia o enorme encouraçado provocando uma reação tão entusiástica quanto o fora a inauguração da Avenida Central. A baía de Guanabara tornou-se a Avenida Central para *aquele que nada teme*. Gilberto Amado, em 1956, recordava o acontecimento

(...) em 1910, no Rio, havia diferenças de estação. Abril não se parecia com janeiro. Desde a última semana de março, o calor encolhia-se, tinha vergonha de mostrar-se. (...) Nesse dia, 18 de abril, ao sair de casa, não o fiz de roupa de banho, mas de colarinho e gravata. Vindo da praia, o rumor da multidão enrolou-me logo ao desembocar da esquina. O povo aglomerava-se em grossos molhes, ao longo do cais. Pais carregavam garotinhos encangados nos ombros. - ‘ Lá vem! Lá vem! Oh! Oh!’ gritavam. Obumbrado, na minha pequenez, nada podia eu distinguir. - ‘ Lá vem! Lá vem! Oh! Oh!’ Logrei, afinal, numa aberta oportuna, divisar o Minas Gerais, apontando, majestosamente, lento, na entrada da baía, sob o estrondo das fortalezas (...). Durante o dia, no Itamarati, onde fui, na Avenida, na Colombo, onde me sentei, de noite na redação de A Imprensa, que começara a freqüentar, só ouvia isto: ‘O Minas! Você viu?’. Entusiasmo total. Os brasileiros estuavam de fervor patriótico. Sorrisos largos. Olhos brilhantes. (AMADO, 1956, p. 54-55).

Se Gilberto Amado lembrava-se do entusiasmo que a chegada do Minas provocava nos meios populares e oficiais, meses depois os marinheiros roubaram a cena e passaram ao primeiro plano. Na noite de 22 de novembro de 1910, os impressionantes canhões de 305 mm dos novos encouraçados voltaram-se ameaçadoramente contra a “Capital Irradiante”. Pela terceira vez na República, o Rio de Janeiro era sitiado por forças navais mobilizadas contra o governo federal.

Fontes

Documentos Oficiais

BRASIL. Mensagem apresentada ao Congresso Nacional em 03 de maio de 1895 pelo Presidente da República Prudente J. de Moraes Barros. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895.

BRASIL. Mensagem apresentada ao Congresso Nacional na abertura da terceira sessão da terceira legislatura pelo Presidente M. Ferraz de Campos Salles. Rio de Janeiro, 1899.

BRASIL. Manifesto Inaugural de Francisco de Paula Rodrigues Alves, Presidente para o quadriênio 1902-1906. Rio de Janeiro, 1902.

BRASIL. Mensagem apresentada ao Congresso Nacional na abertura da segunda sessão da quinta legislatura pelo Presidente Francisco de Paula Rodrigues Alves. Rio de Janeiro, 1904.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Vice-Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro e secretário dos negócios da Marinha, Contra-Almirante José Gonçalves Duarte, em 1894. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Almirante Elisário José Barbosa, Ministro da Marinha, em 1896. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Contra- Almirante Manoel José Alves Barbosa, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha, em 1897. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1897.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Almirante Reformado Carlos Balthazar da Silveira, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha, em 1899. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1899.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Contra-Almirante J. Pinto da Luz, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha, em 1900. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Contra-Almirante Júlio Cesar de Noronha, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha em 1903. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1903.

BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Contra-Almirante Alexandrino Faria de Alencar, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha, em 1907. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907.

Livros e Artigos:

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

BARBOSA, Rui. Lição do Extremo Oriente. In *Cartas de Inglaterra*. 4 ed. São Paulo: Iracema, 1972, p. 111-92.

BATISTA, Homero. *A Marinha nacional: trabalhos parlamentares*. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1910.

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.

FIGUEIREDO, Afonso Celso de Assis (Visconde de Ouro Preto). *A marinha de outrora (subsídios para a História)*. Rio de Janeiro: Livraria Moderna, 1894.

----- . *A Armada Nacional*. In FIGUEIREDO, Afonso Celso de Assis et alli. *A década republicana*. Rio de Janeiro: Companhia Typographica do Brazil, 1900, p.

----- . *Advento da ditadura militar no Brasil*. Paris: Imprimerie F. Pichon, 1891.

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, 1985v. 2, p. 281-377.

NABUCO, Joaquim. A intervenção estrangeira na Revolta da Armada intervenção estrangeira durante a revolta da Armada de 1893. In SILVA, Leonardo Dantas. *Nabuco e a República*. Recife: Fundação Joaquim Nabuco/Massangana, 1990, p. 53-173.

PRADO, Eduardo. Destinos políticos do Brasil. *Revista de Portugal*. Porto: Genelioux, v.6, p. 457-91,1889.

----- . *A ilusão americana*. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1894.

----- . *Fastos da ditadura militar no Brasil*. 4 ed. Pelotas: Typographia da Livraria Americana, 1891.

Bibliografia:

AMADO, Gilberto. *Mocidade no Rio e primeira viagem à Europa*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1956.

ASSIS, Machado, crônica. A semana.25/03/1894. *Apud*. SEVCENKO, Nicolau. A Capital irradiante. In NOVAIS, Fernando (Dir.). *História da vida privada no Brasil: República - da belle époque à era do rádio* São Paulo: Companhia das Letras, 1998, v.3.

BARRACLOUGH, Geoffrey. *Introdução à História contemporânea*. São Paulo: Círculo do Livro, s/d.

BARRETO, Paulo (João do Rio). *A alma encantadora das ruas*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

BENCHIMOL, Jaime Larry. A modernização do Rio de Janeiro. In DEL BRENNNA, Giovanna Rosso (Org.). *O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II*. Rio de Janeiro: Index, 1985.

CAMINHA, Herick M. *Organização e administração do ministério da Marinha na República*. Rio de Janeiro: Fundação Centro de Formação do Servidor Público; Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989.

CARONE, Edgar. *A República Velha: instituições e classes sociais*. 4 ed. Rio de Janeiro/São Paulo: DIFEL, 1978.

CARVALHO, José Murilo de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

CASTRO, Celso. *Os militares e a República*. Rio de Janeiro: Zahar, 1995.

CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

HOBSBAWM, Eric. *A era dos impérios 1878-1914*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

JANOTTI, Maria de Lourdes M. O diálogo convergente: políticos e historiadores no início da República. In FREITAS, Marcos Cezar de (Org.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. São Paulo: Contexto, 1998, p.119-43.

----- . *Os subversivos da República*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

MAGALHÃES JÚNIOR, R. *Rui: o homem e o mito*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964.

MAHAN, A. T. *The influence of sea power upon history 1660-1783*. Boston: 7th Ed, 1894.

MALAN, Pedro. O Brasil no contexto do capitalismo internacional 1889-1930. In FAUSTO, Bóris. (Dir.). *História geral da civilização brasileira: o Brasil republicano*. 5 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989, t.3, v.2.

MARTINS FILHO, João Roberto. *A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910*. Rio de Janeiro: FGV, 2010.

MEIHY, José C. Sebe e BERTOLLI FILHO, Cláudio. História social da saúde: opinião pública versus poder, a campanha da vacina, 1904. *Estudos CEDHAL*, nº 5, São Paulo, 1990.

PANIKKAR, K.M. *A dominação ocidental na Ásia*. 3 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

SEVCENKO, Nicolau. *A revolta da vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Scpione, 1993.

TOPLISS, David. The Brazilian dreadnoughts, 1904-1914. *Warship international*, v 25, n° 3, July/September, 1988.

VIDIGAL, Armando. *Evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. 3 ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985.

Texto recebido em 22 março de 2014 e aprovado em 10 junho de 2014