

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS
CENTRO DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIA POLÍTICA

Ludolf Waldmann Júnior

**Tecnologia e política: a modernização naval na Argentina e
Brasil, 1900-1930**

São Carlos, outubro de 2018

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS
CENTRO DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIA POLÍTICA

Ludolf Waldmann Júnior

**Tecnologia e política: a modernização naval na Argentina e
Brasil, 1900-1930**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da UFSCar, para obtenção de título de Doutor em Ciência Política, sob orientação do Prof. Dr. João Roberto Martins Filho

São Carlos, outubro de 2018

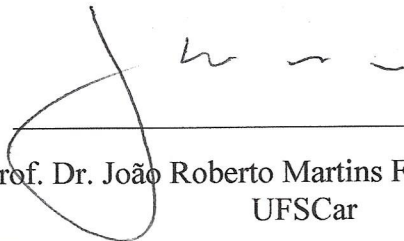
LUDOLF WALDMANN JÚNIOR

**TECNOLOGIA E POLÍTICA: A MODERNIZAÇÃO NAVAL NA ARGENTINA E
BRASIL, 1900-1930**

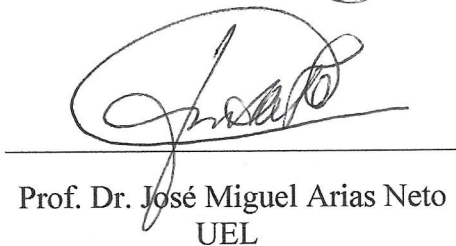
Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da Universidade Federal de São Carlos, como parte das exigências para a obtenção do título de Doutor em Ciência Política.

São Carlos, 05 de outubro de 2018

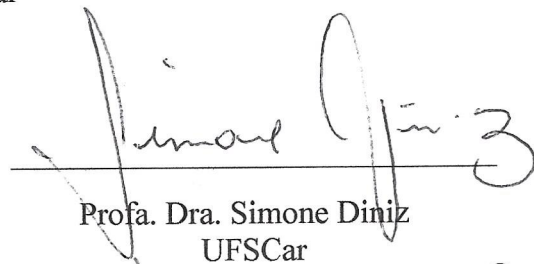
BANCA EXAMINADORA



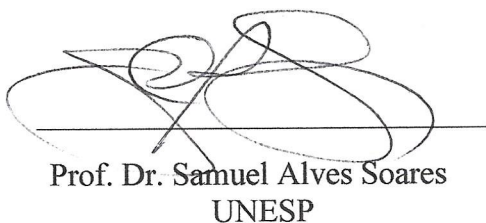
Prof. Dr. João Roberto Martins Filho (Orientador)
UFSCar



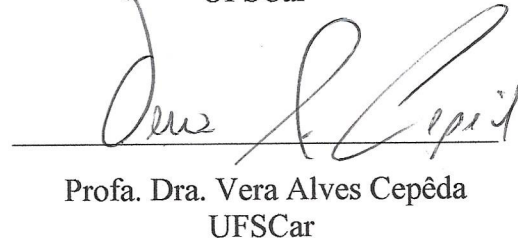
Prof. Dr. José Miguel Arias Neto
UEL



Profa. Dra. Simone Diniz
UFSCar



Prof. Dr. Samuel Alves Soares
UNESP



Profa. Dra. Vera Alves Cepêda
UFSCar

Agradecimentos

A experiência de cursar o doutorado e escrever uma tese implica num trabalho intenso e exaustivo, que não ocorre sem resultar na superação de consideráveis dificuldades e barreiras, pessoais e acadêmicas. Neste árduo processo de aprendizagem convivi e tive apoio de diversas pessoas e instituições que contribuíram, cada um de seu próprio modo, para a elaboração desta tese e a superação dos desafios envolvidos.

Assim, em primeiro lugar, gostaria de agradecer profundamente à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo suporte financeiro à esta empreitada, sem o qual seria absolutamente inviável desenvolver a pesquisa desta magnitude. Este apoio foi essencial não apenas para a sobrevivência deste pesquisador como também o permitiu participar de inúmeros eventos científicos, realizar pesquisa de campo em diversas instituições e realizar um estágio no exterior.

Agradeço também aos professores e funcionários do Programa de Pós-Graduação em Ciência Política (PPGPol) da UFSCar, instituição à qual pertenci durante toda a minha formação acadêmica e profissional. Neste período, tive acesso à oportunidades e lições importantes, onde pude participar da organização de eventos acadêmicos e do comitê editorial da revista Agenda Política, atividades que contribuíram para o desenvolvimento de minhas habilidades e que permitiram um crescimento pessoal e profissional. Ainda no âmbito da UFSCar, gostaria de agradecer profundamente aos colegas e amigos que fiz nestes anos, tanto pelas discussões em alto nível que permitiram aperfeiçoamento da pesquisa como por tornar a exaustiva vida acadêmica mais leve e prazerosa.

Agradeço também ao Brazil Institute do King's College London pela fantástica oportunidade de poder realizar um estágio nesta instituição. A partir desta experiência pude entrar em contato com uma literatura científica inexistente no Brasil e o acesso à uma rede de pesquisadores que permitiram um aperfeiçoamento substancial desta pesquisa. No âmbito desta instituição, gostaria de agradecer especialmente aos professores doutores Anthony Wynne Pereira e Vinicius Mariano de Carvalho, que foram essenciais para minha ida ao instituto e me receberam de braços abertos, bem como a Carlos Alfaro Zaforteza, que gentilmente permitiu que eu pudesse assistir às suas aulas sobre a temática naval oferecidas pelo renomado Department of War Studies da universidade. Além deles, também sou grato aos colegas e amigos que fiz durante este

período, que não apenas contribuíram para um aprimoramento da pesquisa a partir de nossas discussões como também tornaram ainda mais agradável viver em Londres.

Ainda no âmbito institucional, gostaria de agradecer às diversas instituições, arquivos e bibliotecas em três países distintos que foram fundamentais para o desenvolvimento da pesquisa. Sou profundamente grato ao Arquivo Ana Lagôa, pertencente à UFSCar, cujo acervo foi essencial não apenas para a elaboração desta pesquisa como também por grande parte da minha formação como pesquisador especializado no tema de política militar. Agradeço também à Biblioteca Comunitária desta mesma universidade, que sempre foi ponto de partida em todos os trabalhos desenvolvidos. Sou muito grato também à Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, ligada à Marinha do Brasil, e seus funcionários, que permitiram minha visita às suas instalações no Rio de Janeiro e seu acervo. A Biblioteca da Marinha, subordinada a este órgão, ofereceu acesso a obras raras e especializadas sobre a temática naval; a visita ao Arquivo da Marinha foi essencial para pesquisa em documentos e outras fontes primárias sobre a política naval brasileira. Também agradeço à Biblioteca Nacional, localizada na mesma cidade, que também possibilitou contato com literatura adicional de difícil acesso.

Somando-se à pesquisa realizada no Brasil, o escopo da tese também demandou a consulta a instituições no exterior, tanto na Argentina como no Reino Unido. No primeiro destes países, agradeço profundamente ao Departamento de Estudios Históricos Navales, ligado à Armada Argentina, bem como a seus atenciosos funcionários. No departamento pude consultar tanto o Archivo Histórico Naval como a Biblioteca Teodoro Caillet-Bois, especializada na temática naval argentina. Também estendo meus agradecimentos ao Archivo General de la Armada, que me recebeu apesar de não atender comumente pesquisadores estrangeiros. Além da visita a estes órgãos ligados à marinha do país, também consultei o Archivo General de la Nación e a Biblioteca Nacional Mariano Moreno. Ambos forneceram importantes fontes, primárias e secundárias, para a pesquisa e sou grato pela possibilidade de consultar o material disponível em seus respectivos acervos.

Similarmente, agradeço também às diversas instituições britânicas que disponibilizaram excelente material de pesquisa e uma estrutura invejável para os pesquisadores visitantes. Em primeiro lugar, agradeço à Maughan Library, do King's College London, que por meio de seu extenso acervo permitiu que eu tivesse acesso à literatura científica inexistente no Brasil. Da mesma maneira, também sou muito grato à

British Library, que conta com um dos maiores acervos bibliográficos do planeta, bem como ao National Archives, onde pude consultar um vasto volume de documentação britânica sobre o Brasil e Argentina. Finalmente, agradeço também ao Center for Research Libraries, uma instituição norte-americana que por meio de seu site (<http://www.crl.edu/>) disponibiliza a pesquisadores documentação governamental brasileira online de forma acessível e gratuita.

Além destas instituições, também sou grato aos diversos coordenadores, comentadores, avaliadores e pareceristas, anônimos ou não, que debateram meus trabalhos em eventos científicos, avaliaram meus projetos, propostas de submissões e artigos para publicação. Seus comentários e sugestões renderam contribuições importantes para a tese. Em especial, agradeço aos professores doutores Germán Soprano, José Miguel Arias Neto e Vágner Camilo Alves, que acompanharam o desenvolvimento deste e outros trabalhos meus há anos e cujos comentários, indicações e sugestões foram muito relevantes para esta pesquisa. Também estendo meus agradecimentos à José Cláudio Macedo, colega doutorando no King's College London e oficial da Marinha do Brasil, cujas conversas me ajudaram a entender determinadas particularidades sobre as forças navais, incluindo os jargões e termos específicos sobre navios, armamentos e equipamentos.

Sou profundamente grato também os professores doutores que participaram das minhas bancas de qualificação e de defesa, José Miguel Arias Neto, Samuel Alves Soares, Simone Diniz e Vera Alves Cepêda, que fizeram uma leitura atenta, comentários e recomendações valiosíssimas para o resultado final desta tese e futuros trabalhos.

Devo ressaltar também a importância do professor doutor João Roberto Martins Filho, cuja orientação não foi apenas fundamental para todo o processo de desenvolvimento desta tese como também para a minha própria formação como pesquisador e cientista político. Agradeço-o profundamente por compartilhar seu imenso conhecimento sobre a temática, sua dedicação, diálogo e paciência nesta parceria que durou uma década de trabalho ininterrupto, da iniciação científica ao curso de doutorado. Sem dúvidas, grande parte da qualidade desta tese deve-se a ele e tenho grande orgulho não apenas em poder dividir esta conquista sob sua supervisão como também pelo fato ter sido seu orientando durante toda a minha formação profissional.

Agradeço também aos meus pais, que me apoiaram incondicionalmente em todas as minhas decisões, estendendo minha gratidão também aos demais familiares, em especial meus irmãos, cunhada e sobrinhos, cada qual me apoiando de sua maneira e

tornando todo este período mais agradável. Por fim, agradeço profundamente à Larissa, minha companheira de vida e pós-graduação, por todo o seu amor, companheirismo e carinho, além de aturar meu entusiasmo por um tema tão exótico como as políticas navais e outros detalhes do período.

Resumo

Este trabalho busca analisar o processo de modernização tecnológica das marinhas argentina e brasileira entre 1900-1930. Durante este período, a rivalidade entre os dois grandes países sul-americanos foi um elemento essencial na sua política de modernização naval. A Argentina, que até então não tinha uma esquadra de relevância, expandiu suas forças navais nos últimos anos do século XIX, quando esteve envolvida numa corrida armamentista com o Chile. Neste processo, o país alterou o equilíbrio naval regional, superando os brasileiros, que responderam ao aprovar novos programas navais em 1904 e 1906. Assim, teve início uma nova corrida armamentista regional, centrada nos grandes encouraçados e que quase levou à emergência de uma guerra. A competição naval perdeu fôlego após 1910, efetivamente tendo fim com a eclosão da Primeira Guerra Mundial. O acelerado progresso tecnológico neste conflito rapidamente tornou ambas marinhas obsoletas, que então adotaram posturas distintas: a Argentina manteve-se neutra, enquanto o Brasil apoiou a causa Aliada, conseguindo auxílio para preparar sua esquadra, mas sem poder atualizá-la. No pós-guerra, apesar das pressões internacionais por desarmamento, os sul-americanos buscaram novamente modernizar suas marinhas, porém apenas os argentinos conseguiram fazer isso. Considerando este período, nossos objetivos são: 1) compreender a política de aquisições navais dos dois países sob a perspectiva da política externa de ambos; 2) entender como as decisões de reequipamento naval se relacionaram com a dinâmica política doméstica nos dois países, com foco nas relações civil-militares; 3) analisar o processo decisório naval, identificando divergências internas quanto às escolhas tecnológicas bem como os impactos que os equipamentos incorporados tiveram nas respectivas marinhas. A atuação diplomática e política de defesa de Argentina e Brasil foi muito marcada pela dinâmica regional, onde pautava-se uma competição entre estes Estados dentro de uma perspectiva de equilíbrio de poder regional que influenciava as decisões de modernização naval. Além da influência da política externa, as esferas doméstica e institucional dessas marinhas também afetaram o processo pelo qual faziam suas aquisições. Os arranjos institucionais e padrões de relações civil-militares existentes em ambos neste período influenciaram o processo de modernização naval, em especial o momento de escolha de renovar a frota. Diante da relativa autonomia decisória e pouco interesse político-institucional do restante do Estado e sociedade em participar do processo de elaboração dos programas navais nos dois países, as políticas de modernização eram largamente resultado de decisões internas nas marinhas, onde existiam divergências relevantes.

Palavras-chave: Política naval argentina; política naval brasileira; corrida armamentista naval; acordos de desarmamento

Abstract

This thesis seeks to analyse the process of technological modernization of the Argentine and Brazilian navies between 1900 and 1930. During this period, the rivalry between the two great South American countries was fundamental in their naval modernization policy. Argentina, which until then had no relevant fleet, expanded her naval forces in the late nineteenth century when it was involved in an arms race with Chile. In this process, she changed the regional naval balance, surpassing the Brazilians, who responded by approving new naval programs in 1904 and 1906. Thus, a new regional arms race began, centred on the dreadnoughts and that almost led to the emergence of a war. The naval competition gradually lose momentum after 1910, effectively ending with the outbreak of the World War I. The accelerated technological progress in this conflict quickly made both navies obsolete, which then adopted distinct positions: Argentina remained neutral, while Brazil supported the Allied cause, getting help to prepare its fleet, but unable to update it. In the post-war, despite international pressures for disarmament, the South Americans sought to modernize their navies again, but only the Argentineans were able to do so. Considering this period, our objectives are: 1) to understand the policy of naval acquisitions of the two countries from the perspective of their foreign policy; 2) understand how the decisions of naval modernisation were related to the domestic political dynamics in the two countries, focusing on civil-military relations; 3) analyse the naval decision-making process, identifying internal divergences regarding technological choices as well as the impacts that acquired equipment had on the respective navies. The diplomatic and defence policy of Argentina and Brazil was very marked by the regional dynamics, where a competition between these states was based on a regional balance of power perspective that influenced the decisions of naval modernization. In addition to the influence of foreign policy, the domestic and institutional spheres of these navies also affected the process by which they made their acquisitions. The institutional arrangements and patterns of civil-military relations existing in both these periods influenced the process of naval modernization, especially the time of choice to renew the fleet. Given the relative autonomy of decision-making and little political-institutional interest of the rest of the state and society in participating in the process of elaboration of naval programs in the two countries, modernization policies were largely the result of internal decisions in the navies, where there were significant divergences.

Key Words: Argentine naval policy; Brazilian naval policy; naval race; naval arms limitation negotiations.

Sumário

Introdução:	10
Objetivos, hipóteses e métodos	12
Equilíbrio de poder e forças navais	16
Diplomacia e marinhas	31
Comércio de armamentos navais e política	36
A arena doméstica e a política de aquisições	40
As marinhas e tecnologia: considerações institucionais	44
Capítulo I: As marinhas no século XIX	48
Da criação das marinhas nacionais até a Guerra do Paraguai	48
Instabilidade tecnológica e expansão naval	76
Modernização naval entre tensões políticas	88
Capítulo II: Modernização naval na era dos encouraçados, 1900-1910	111
Da corrida naval Argentina-Chile ao Programa Naval brasileiro de 1904	111
Os navios da discórdia: da corrida armamentista à rebelião	131
Capítulo III: Da rebelião à Grande Guerra, 1910-1918	166
O fim da corrida naval sul-americana	166
A Grande Guerra	180
Capítulo IV: Entre a modernização e o desarmamento, 1919-1930	202
O pós-guerra até o Tratado Naval de Washington	202
Desarmamento e modernização naval	225
Considerações finais e epílogo	259
Referências	269

Introdução:

“Bastaria um só dos encouraçados encomendados pelo Brasil para destruir toda a esquadra argentina e chilena”. Com estas palavras, o então chanceler argentino Montes de Oca expressou como a introdução de um determinado artefato bélico ameaçou romper todo um quadro de equilíbrio de poder no continente sul-americano, provocando um verdadeiro terremoto político que instabilizaria as relações entre os países da região.

Essa situação extrema exemplifica a importância de se entender as relações entre a tecnologia militar e a política, uma questão central que permeia este trabalho. Neste sentido, buscamos compreender como foi realizada a política de modernização naval na Argentina e Brasil durante as primeiras três décadas do século XX, dando ênfase para importância de considerações políticas, externas e domésticas, na escolha de determinadas tecnologias, bem como a influência destes meios no quadro político externo e doméstico em ambos países.

Desde o início da humanidade, a violência, guerras e questões militares foram essenciais para moldar as relações sociais; as mudanças tecnológicas, por sua vez, influenciaram a forma pela qual o poder militar era constituído, bem como o modo pelo qual os confrontos bélicos eram travados (SMIT, 2006). Clausewitz (2003, p. 7) apontava que o uso da violência – meio pelo qual a guerra busca seus objetivos – “mune-se com invenções das artes e das ciências”. Como observou Martins Filho (2010), se para Clausewitz a tecnologia não integrava a definição da guerra, nem constituía sua conduta, ela era ainda fundamental para a arte da guerra, que incluía todas as atividades necessárias para sua realização.

Brodie (1969, p. 4), por sua vez, apontou que

É capcioso separar de forma muito rígida os princípios e os métodos da guerra. A conduta da guerra não é um exercício de metafísica – é uma prática. E como prática envolve o uso de certas máquinas, e a busca de certos fins militares sempre foi determinada pelas potencialidades ou limitações inerentes às máquinas com as quais se trava a guerra.¹

Creveld (2000) ressaltou que a guerra é completamente permeada e governada pela tecnologia. Assim, mesmo questões como os objetivos e razões para deflagrações, as operações realizadas em busca da vitória e para sustentar o esforço da mobilização militar, as relações entre as forças armadas e as sociedades que servem, estratégia e táticas: todas sofrem uma profunda influência da tecnologia, seja no passado, no presente e mesmo no futuro.

¹ Citado por Martins Filho, 2010, p. 17.

Os impactos da tecnologia na política, evidentemente, não se limitam à sua influência apenas na condução da guerra. Brodie (1969) lembra que ao afetar as táticas, a tecnologia pode introduzir alterações substanciais no campo maior da estratégia que, somadas a outros fatores, podem mesmo alterar o próprio equilíbrio de poder dos Estados, impactando desta maneira as relações entre eles e a própria dinâmica internacional. Como a tecnologia afeta as capacidades do poder militar, e as forças armadas são o componente mais visível e óbvio do poder de um Estado elas influenciam nos cálculos feitos nas negociações internacionais (MORGENTHAU, 2006).

Se a tecnologia militar tem capacidade de impactar as relações entre os países, ela também é capaz de produzir seus efeitos no interior dos Estados, provocando mudanças na sua capacidade de extração de recursos (humanos ou econômicos), alteração do acesso e/ou experiência da população com armas e treinamento militar e na própria organização administrativa existente, como na criação de novas burocracias (SMIT, 2006). Há autores, como Downing (1992) e Parker (2001) que ligam as grandes inovações tecnológicas nos séculos XV-XVII com a emergência do Estado Moderno.

É importante ressaltar, contudo, que não pretendemos entrar num determinismo tecnológico. Se as inovações têm tantos impactos políticos, elas também têm seu processo de desenvolvimento construído socialmente, no qual há uma interação constante entre a política e a tecnologia, na qual ambas se influenciam (SMIT, 2006). Desta maneira, o processo de inovação tecnológica militar não é mecânico e condicionado automaticamente à busca de uma melhor eficiência, mas impulsionado por uma ampla gama de atores sociais envolvidos que têm interesses bastante distintos no seu desenvolvimento (FARRELL e TERIFF, 2002).

Nosso trabalho, contudo, não pretende analisar os impactos da política no processo de inovação e vice-versa, mas sim como a modernização tecnológica militar se relaciona com a política. Como lembra Huntington (2002), a escolha de determinados equipamentos e meios é um aspecto fundamental para a política de segurança militar dos Estados, que corresponde a uma das preocupações de nível operacional desta política. Esse aspecto, por sua vez, também é influenciado por seu nível institucional, do qual o padrão das relações civil-militares é o mais relevante. Dessa maneira, questões políticas domésticas e o papel dos militares nas sociedades também tendem a interferir nas decisões das escolhas tecnológicas.

Neste sentido, a questão que permeia esta tese é entender como são tomadas as decisões para a aquisição de novos armamentos e como estes afetam as relações entre os países e nas suas arenas políticas domésticas.

O foco deste trabalho é entender estas questões no que concerne às forças navais. As marinhas têm características distintas das demais corporações militares, que influenciam não só a constituição de suas forças como também as próprias características profissionais de seus membros.² No que concerne ao aspecto tecnológico, ele é absolutamente fundamental para a existência das forças navais. Dado o meio em que operam, a água, são necessárias plataformas tecnológicas na forma de navios para se ter capacidade de combate (BLACK, 2004). Essa relação intrínseca com a tecnologia é bastante perceptível no dito comum dos especialistas sobre o tema de que “os exércitos equipam com armas seus homens, as marinhas equipam com homens suas armas” (MARTINS FILHO, 2010, p. 17). Considerando a relação fundamental entre as forças navais e a tecnologia, as escolhas quanto aos equipamentos e navios utilizados por uma marinha têm uma relevância substancial para a constituição de seu poder, as considerações políticas tornam-se ainda mais importantes nas tomadas de decisão.

Objetivos, hipóteses e métodos

Considerando as relações entre tecnologia e política, nosso trabalho busca compreender como a modernização naval se desenvolveu nas primeiras décadas do século XX na Argentina e Brasil e suas relações com a política. Segundo Jervis (1995), dividimos a política naval, de certo modo artificialmente, em processo de aquisição (*procurement*), estratégia, táticas e – não no mesmo nível e influência dos anteriores – propensão para inovação.³ Considerações de política externa têm uma influência substancial, uma vez que

² Janowitz (1967) apontou que as marinhas, até por serem mais permeadas pela tecnologia, exigem profissionais com perfil mais técnico e especializado, apesar de serem onde as tradições e cerimônias tendem a ser mais fortes. A concentração dos efetivos em navios e bases específicas cria um grau de coesão interna maior, que também é mais compatível com procedimentos cerimoniais. Neste sentido, o oficial de marinha tende a ser um pouco mais conservador e identificado com a alta classe; a vida a bordo e o distanciamento das realidades políticas também contribuem para ênfase na tradição e honra militar. Outro elemento favorece o tradicionalismo naval é a importância dada ao comportamento social: com exceção do diplomata, é o oficial naval quem mais se encontra com dignitários estrangeiros e representa seu estado.

³ Como ressaltou Till (2013), algumas marinhas são mais receptíveis à mudança e mais propensas à inovação do que outras. As com maior capacidade de inovação tradicionalmente apresentam as seguintes características: 1) têm um sistema de educação elevado profissional; 2) mantêm-se em contato com os avanços tecnológicos por meio de ligações próximas com a indústria; 3) são abertas para mudanças no seu material; 4) há lideranças fortes que estabelecem políticas de longo-prazo; 5) têm instituições capazes de se adaptar às diferentes circunstâncias; 6) são capazes de se aproveitar das experiências (tanto suas como de terceiros); 7) estabelecem boas relações e colaboração com as demais armas; 8) mantêm suas premissas sob constante revisão; 9) são efetivos nas suas relações públicas; 10) sabem lidar com o inesperado.

o desenvolvimento de estratégias e mesmo táticas militares está relacionado a identificação de possíveis adversários.

Booth (1980) aponta que a política naval não é apenas o resultado de um modelo racional que busca ações ótimas, que reage mecanicamente aos desenvolvimentos dos rivais e segue às cegas em direção às oportunidades abertas pelo progresso tecnológico: na realidade, a interação das organizações estatais e grupos domésticos têm uma influência substancial na sua elaboração. E, como o autor lembra, nem sempre a marinha é o ator mais influente ou realista neste processo. Assim, têm peso questões econômicas, personalidade de lideranças estatais, considerações ideológicas, fatores sociais, grupos de pressão, opinião pública e sistema de governo.

Desta maneira, a política naval é resultado da interação de vários elementos, que incluem o contexto internacional, política externa e doméstica, questões burocráticas, valores e percepções dos atores envolvidos, tecnologia e cultura organizacional. Neste sentido, nossa investigação procura entender quais foram os fatores centrais no processo de decisão de se adquirir novas tecnologias navais, tendo-se em conta três perspectivas diferentes: a conjuntura da política externa, da política doméstica e o quadro institucional das marinhas. Por outro lado, também visamos iluminar como os equipamentos obtidos afetavam tanto a política externa e o interna nestes países.

É preciso notar também que a Argentina e Brasil eram considerados, no período analisado, potências marítimas médias. Diferentemente das pequenas potências, que não têm condições de assegurar sua independência e soberania por recursos próprios e, por isso, tendem a se alinhar com países mais poderosos, e das superpotências (ou grandes potências), que são capazes de agir e fazer sua influência ser sentida em todo lugar do mundo com amplos meios próprios, as potências médias têm como ideia chave a preservação de sua autonomia e a busca por seus interesses com seus recursos. Nesta condição, as potências médias enfrentam um problema básico em sua política de defesa: se de um lado enfrentam ameaças de múltiplas origens,⁴⁴ de outro têm recursos limitados para responder a esta grande variedade de perigos possíveis na arena internacional. Essa dificuldade pode tornar-se especialmente complexa quando se considera que as forças

⁴⁴ Neste sentido, Hill (1986) lembra que as potências médias enfrentam ameaças provenientes das superpotências (uma vez que seu tamanho e capacidades as tornam atrativas para elas, que desejam inseri-las em suas esferas de influência política e econômica ou negar o mesmo para seus rivais), de outras potências médias (em especial vizinhos, mas não limitado apenas à estes países) e mesmo das pequenas potências, que podem tornar-se obstáculos consideráveis aos interesses e pretensões de um Estado médio (como por exemplo, as disputas pelo uso econômico de zonas e recursos marítimos).

navais tendem a ser bastante onerosas e que raramente podem contribuir, de modo direto, ao bem-estar nacional além de protegê-lo (HILL, 1986).

Tradicionalmente, há poucas obras sobre as duas marinhas sul-americanas, algo que reflete o pequeno interesse acadêmico no estudo sobre política e história naval nestes dois países. Em grande medida, podemos apontar que em grande medida isso decorre da menor importância destas corporações na trajetória política de Argentina e Brasil, em especial quando se considera o papel dos exércitos, que sempre tiveram efetivos maiores e distribuídos por todo o território destas nações. A literatura existente sobre as políticas de modernização naval é ainda mais reduzida, dominada por trabalhos produzidos por oficiais de ambas marinhas. Estas obras, que poderíamos chamar de oficialistas e/ou tradicionalistas, são de grande valor como fontes secundárias, porém apresentam, em geral, algumas deficiências, ao tratar a modernização naval como um processo natural e mecânico, sem dar grande atenção para a importância de considerações políticas ou para as divergências existentes na corporação quanto às suas escolhas.⁵ A produção acadêmica, por sua vez, é mais recente e tende a contornar estes problemas, porém em geral existe numa quantidade ainda menor, em especial quando se considera o período estudado.⁶

Para o desenvolvimento deste estudo, usamos ambos tipos de literatura secundária, que possibilitaram o entendimento do quadro geral do período, bem como uma ampla gama de fontes primárias disponíveis em arquivos na Argentina, Brasil e Reino Unido.⁷ O material coletado nos países sul-americanos consiste sobretudo de relatórios, despachos e atas de comissões referentes às suas marinhas, cuja análise revelou a forma e os processos pelos quais eram tomadas as decisões, incluindo em questões de material (ressaltando a perspectiva da aquisição de navios) e estratégia, bem como também algumas das divisões internas existentes na força, ainda que esse último ponto tenda a ser omitido nos documentos oficiais. Para complementar tais fontes, também realizamos pesquisa em documentação diplomática e do almirantado britânicos. Esse material provou-se relevante por duas razões: não só o país europeu foi o principal fornecedor de armamentos navais para os sul-americanos como também forneceu uma visão externa sobre as disputas internas e problemas existentes nas duas marinhas.

⁵ Para uma discussão sobre os problemas das abordagens mais tradicionais, ver Sumida e Rosenberg, 1995.

⁶ Montenegro (1994) fez um balanço bastante interessante sobre a literatura sobre a temática naval na Argentina. Ainda que a obra seja relativamente antiga, apresenta um quadro geral que não se modificou radicalmente desde então. No caso brasileiro não encontramos nenhum trabalho similar.

⁷ Os arquivos consultados foram listados na seção de agradecimentos desta tese.

Considerando o período de 1900 a 1930, nossos objetivos são: 1) compreender a política de aquisições navais dos dois países sob a perspectiva da política externa de ambos; 2) entender como as decisões de reequipamento naval se relacionaram com a dinâmica política doméstica nos dois países, com foco nas relações civil-militares; 3) analisar o processo decisório naval, identificando divergências internas quanto às escolhas tecnológicas bem como os impactos que os equipamentos incorporados tiveram nas respectivas marinhas. Os três objetivos oferecem uma visão de como tecnologia naval e política se relacionaram no caso argentino e brasileiro. Lidam com questões que se inter-relacionam e representam três níveis analíticos: plano externo, doméstico e institucional.

Em nossa hipótese, considerando a inserção internacional dos dois países numa área periférica e relativamente isolada dos centros de poder global – a América do Sul –, a atuação diplomática e política de defesa de Argentina e Brasil foi muito marcada pela dinâmica regional, onde pautava-se uma competição entre estes Estados dentro de uma perspectiva de equilíbrio de poder que influenciava as decisões de modernização naval. Os desenvolvimentos internacionais tiveram efeitos significativos sobre a lógica da política de equilíbrio de poder regional, mas argumentamos que esta dinâmica foi um padrão constante durante todo o período estudado.

A política naval dos dois países, contudo, não foi definida apenas por uma ideia mecânica de equilíbrio de poder. Tanto a esfera da política doméstica como institucional dessas marinhas afetou o processo pelo qual faziam suas aquisições. Os diferentes arranjos institucionais e padrões de relações civil-militares existentes em ambos neste período influenciaram o processo de modernização naval, em especial o momento de escolha de renovar ou não a frota, a forma como isso seria realizado bem como os tipos de navios de guerra adquiridos.

Finalmente, o quadro institucional naval foi um elemento importante nas decisões de aquisição e foi afetado pelas escolhas tecnológicas realizadas. Diante da relativa autonomia decisória e pouco interesse político-institucional do restante do Estado e sociedade em participar do processo de elaboração dos programas navais nos dois países, as políticas de modernização eram largamente resultado de decisões internas nas marinhas. O processo de modernização provocou tensões internas, tanto em torno dos “tradicionalistas e modernizadores” como também em relação à visão de responsabilidades profissionais.

Equilíbrio de poder e forças navais

Um dos mais evidentes impactos da tecnologia bélica na política são as implicações que geram no poder militar. Ele é um dos pilares da influência corretiva do poder e é indissociável do conceito de poder *latu sensu* (ALSINA JÚNIOR, 2009). Nye (2004) ressalta que as forças militares são representantes do que definiu como *hard power*, isto é, poder coercitivo, ainda que reconhecesse também que elas têm uma capacidade persuasiva. A tecnologia é um fator importante, uma vez que a posse de equipamento moderno é essencial (em conjunção com outros fatores não materiais, como organização, treinamento, doutrina, moral, etc.) para que as forças militares tenham seu valor de combate efetivo (capacidade de coerção) e reconhecido (persuasão) considerado por outros.

O conceito de poder é fundamental para a compreensão dos fenômenos políticos, seja numa perspectiva interna aos Estados, seja na externa, nas suas relações com seus pares na arena internacional. Foi justamente tendo a ideia da centralidade do poder, em especial da sua face coercitiva, que surgiu a tradição realista e uma de suas principais abordagens dos fenômenos internacionais, a teoria do equilíbrio de poder. Como lembra Little (2009), esta ideia existe há pelo menos meio milênio e é provavelmente o conceito mais citado na história das relações internacionais. Durante sua longa história o equilíbrio de poder foi abordado e conceituado de diferentes formas, que inclusive não se limitaram à tradição do realismo, e que podem ser classificados em dois grandes modelos: o adversarial e o associativo. No primeiro, o equilíbrio de poder é resultado da condição da anarquia no sistema internacional, no qual os Estados monitoram e manipulam a distribuição do poder para aumentar suas chances de sobrevivência. Já o segundo o vê como parte de uma “sociedade internacional”, onde fatores materiais e culturais coexistem; os principais Estados do sistema, por sua vez, agem no intuito de manter uma ordem internacional estável e desta forma estabelecem um equilíbrio de poder.

Neste trabalho, adotamos a abordagem do realismo neoclássico para este conceito. Considerando isso, é preciso esclarecer, de maneira bem breve, como a tradição realista vê a ideia do equilíbrio de poder.

Waltz (1979), fundador da corrente do neorealismo (ou realismo estrutural), entende que o sistema internacional é resultado de seu princípio ordenador, a anarquia (entendida como a ausência de uma autoridade central) e a distribuição desigual das capacidades relativas entre as unidades do sistema, os Estados. Em razão destas condições, estes agem segundo uma lógica de autoajuda, no qual perseguem seus interesses em detrimento das demais unidades do sistema. A anarquia cria um cenário de incerteza, onde

os atores nunca podem estar certos das intenções dos demais Estados; dessa maneira, precisam estar atentos a qualquer mudança na distribuição de poder no sistema que possa diminuir suas capacidades relativas e ameaçar sua segurança.⁸ É a partir dessa lógica que os atores passam a agir segundo a teoria do equilíbrio de poder: os Estados passam a monitorar e “balancear”, internamente ou externamente, as mudanças na distribuição do poder internacional para assegurar sua sobrevivência. O balanceamento interno envolve o fortalecimento do poder do Estado, seja através da expansão de sua economia, população, território ou forças militares. O externo, por sua vez, é caracterizado na formação de alianças contra adversários vistos como agressivos.

As ideias de Waltz sobre equilíbrio de poder e do sistema internacional foram refinadas por outros autores da tradição neorrealista, como Walt (1992)⁹ e Mearsheimer (2014),¹⁰ que introduziram importantes variáveis. O realismo neoclássico, por sua vez, parte de algumas das mesmas premissas teóricas da sua versão estrutural, como a centralidade da anarquia e da desigualdade das capacidades para o entendimento do sistema

⁸ Aqui ganha relevância o conceito do “dilema de segurança”. Segundo esta ideia, as ações de um Estado para fortalecer sua própria segurança podem criar uma situação de insegurança para outras unidades do sistema, o que as leva a tomar medidas semelhantes, o que leva à exacerbação de tensões criando conflitos que nenhum dos dois atores desejava. Um exemplo deste conceito seriam as corridas armamentistas (JERVIS, 1978).

⁹ Walt (1992) propôs a ideia de equilíbrio de ameaças. De acordo com este autor, os Estados nem sempre realizam políticas de balanceamento perante mudanças na distribuição de poder no sistema internacional, fazendo-o apenas para se proteger de Estados cujas intenções seriam agressivas. O nível da percepção de ameaça de um Estado, de acordo com Walt, seria medido a partir de quatro critérios: a força agregada (tamanho territorial, população e capacidades econômicas e tecnológicas), proximidade geográfica, capacidades ofensivas militares e intenções agressivas.

¹⁰ Mearsheimer (2014), por sua vez, funda a tradição do realismo ofensivo. Tendo em consideração o cenário internacional marcado pela anarquia e distribuição desigual de poder (entendido tanto como imediato, na forma das forças militares, como potencial, baseado na riqueza econômica e tamanho da população, ele argumenta que os Estados agem para maximizar seu poder como única forma de garantir sua segurança. Outra variável importante introduzida pelo autor é que o sistema internacional só pode ser entendido quando se considera a existência de distintos subsistemas regionais, cada um com dinâmica própria e que afeta o sistema mais amplo. Este autor também ressalta outros dois pontos que interessam a este trabalho: a primazia do poder terrestre e o que chama de *stopping power* da água. Em relação ao primeiro ponto, Mearsheimer ressalta que o elemento central do poder dos Estados, mesmo na era nuclear, são os exércitos, já que eles são responsáveis pela conquista e controle dos territórios. Neste sentido, ele considera que o poder terrestre (incluindo aí elementos navais e aéreos que apoiam as operações do exército) são determinantes nas relações de equilíbrio de poder em nível internacional, já que as forças puramente marítimas ou aéreas são incapazes de fazer o mesmo. Por esta razão, o autor salienta que grandes corpos de água (como mares e oceanos) tendem a se tornar obstáculos consideráveis para a projeção do poder terrestre, criando dificuldades adicionais para os Estados que buscam a hegemonia e dando substanciais vantagens defensivas para as potências insulares (como a Grã-Bretanha no passado e os Estados Unidos a partir do século XX), o que reduz seu dilema de segurança e os permite atuar como mantenedores do equilíbrio do sistema. Nós rejeitamos a aplicação destas duas últimas ideias para o caso sul-americano por duas razões centrais: primeiro, as longas distâncias e infraestrutura ruim dificultavam a organização de operações terrestres de grandes dimensões, o que criava obstáculos adicionais para a projeção do poder terrestre; segundo, os Estados da região eram pouco desenvolvidos e careciam de capacidade industrial própria. Desta maneira, essa dependência do mundo industrializado (Europa e Estados Unidos) tornava essencial para qualquer esforço de guerra e mesmo da manutenção da vida econômica manter as linhas de comunicação marítimas abertas.

internacional, porém não vê o Estado como um ator unitário que responde às pressões sistêmicas numa forma previsível e mecânica de acordo com as premissas do realismo estrutural (RIPSMAN, TALIAFERRO e LOBELL, 2016).

Desta maneira, o realismo neoclássico busca quebrar a “caixa-preta” do Estado das análises neorrealistas, introduzindo elementos importantes da teoria realista clássica, que valorizava características internas dos Estados para explicar a ação diplomática. Um elemento importante na perspectiva neoclássica é a ideia do *executivo de política externa*, que são as instituições político-militares e alto-funcionários do Estado que estão inseridos no limiar das esferas da arena do sistema internacional e da política doméstica, sendo responsáveis pela implementação da política externa. Exatamente por estar posicionado desta maneira, o executivo de política externa tem interesses que transcendem aqueles de qualquer outro setor, que nominalmente se define como o interesse nacional, bem como acesso às informações privilegiadas e está mais antenado nos ditames da política internacional do que os demais grupos domésticos. Naturalmente, as relações do executivo de política externa com as demais instituições e grupos domésticos do Estado são fundamentais para a decisão e implementação da política externa de um país (LOBELL, RIPSMAN e TALIAFERRO, 2009).

O realismo neoclássico entende o sistema internacional a partir das duas características básicas especificadas pela teoria neorrealista de Waltz (1979): a existência da anarquia e a distribuição desigual das capacidades relativas, que formam a estrutura do sistema. Entretanto, há o reconhecimento da existência de “modificadores estruturais” (*structural modifiers*) – algo já desenvolvido pela literatura neorrealista – que afetam a estrutura internacional nos parâmetros de interação estratégica entre os Estados. A tecnologia (especialmente a militar) e geografia são apontados como modificadores, pois criam limites e oferecem oportunidades para as unidades, o que impacta o ambiente estratégico e de segurança dos Estados. Evidentemente, tais elementos não afetam todas as unidades do sistema de modo igual (RIPSMAN, TALIAFERRO e LOBELL, 2016).

Porém, diferentemente da perspectiva neorrealista, Ripsman, Taliaferro e Lobell (2016) identificaram mais duas variáveis chave para compreender o sistema internacional. A primeira é a questão da *clarity*, definida por três componentes básicos: o grau no qual ameaças e oportunidades são facilmente identificadas, se o sistema provê informações de futuras ameaças e oportunidades e se há clareza de opções de política ótimas disponíveis. A segunda é a natureza do ambiente estratégico. De modo sintético, quanto mais óbvia, iminente ou perigosa/atraente é uma ameaça/oportunidade, o ambiente estratégico de um

Estado será mais restritivo, com menos opções viáveis de resposta para a sua diplomacia. De outro lado, quanto mais remota e menos intensa a ameaça/oportunidade, o ambiente estratégico passa a ser permissivo e existirão mais opções viáveis política externa, criando uma situação de complexidade maior que permite que os atores domésticos tenham maior peso nas decisões.

Os incentivos e pressões sistêmicas são fundamentais para a política externa, porém há elementos de política doméstica e perspectivas culturais que afetam o processo de percepção dos estímulos internacionais, bem como o processo de decisão e implementação de política externa. Como lembram Ripsman, Taliaferro e Lobell (2016), o realismo neoclássico foi frequentemente criticado por incluir variáveis intervenientes de maneira *ad hoc*, sem preocupar-se em determinar categorias ou sistematizar a importância de cada uma delas. Desta maneira, os autores apontam quatro elementos fundamentais: a imagem das lideranças, a cultura estratégica, relações Estado-sociedade e finalmente as instituições políticas. Tais variáveis refletem diferentes abordagens de análise de política externa, de modo a construir um modelo eclético que se aproxime mais da realidade empírica.

A visão das lideranças (*leader images*) são as crenças, visão de mundo e ideias dos indivíduos que estão à frente do Estado, isto é, das pessoas que estão no executivo de política externa. Essa variável é relevante porque ela afeta a capacidade de percepção de estímulos sistêmicos, ou seja, em visualizar ameaças e oportunidades existentes no cenário internacional. De modo geral, a visão das lideranças tem mais peso em períodos de curto prazo, especialmente em situações de crise onde é necessária uma ação rápida e não há tempo hábil para que muitos atores políticos domésticos possam influenciar as escolhas e oferecer alternativas.

A cultura estratégica ou as expectativas coletivas são as premissas, crenças, normas e regras institucionalizadas que fundamentam o entendimento estratégico no qual as lideranças, instituições do Estado e a sociedade baseiam sua diplomacia. Desta maneira, a cultura estratégica impõe limitações na política externa, ao determinar quais são as estratégias e ações aceitáveis ou não, como limitação do uso de força militar, armamento de destruição em massa ou intervenções humanitárias. É importante destacar que apesar da cultura estratégica ser usualmente uma perspectiva relativamente duradoura, ela pode em circunstâncias excepcionais ser construída ou desconstruída com o tempo, seja em razão de ação consciente governamental ou em razão de eventos históricos externos. Esta variável tem um importante impacto porque ela restringe as opções de ação diplomática, o que pode impedir que o Estado aja conforme os ditames das pressões sistêmicas

internacionais. A cultura estratégica tem impacto em decisões tanto de curto como longo prazo; pode guiar as escolhas das lideranças quando uma decisão rápida é exigida como também influi em planos de ajuste e construção de grande estratégia. As elites de política externa dificilmente selecionam políticas em oposição aos valores e crenças domésticos por três razões: elas foram socializadas com tais perspectivas e naturalmente as refletem em suas decisões diplomáticas; caso optem por alternativas que sejam contrárias ao consenso nacional enfrentarão grande oposição doméstica à sua implementação, incluindo a possibilidade destas lideranças serem substituídas.

As relações Estado-sociedade são as características da interação entre as instituições governamentais com os diversos grupos sociais. Elementos centrais nesta variável são o grau de harmonia entre Estado e sociedade, o modo como o governo reflete e atende os interesses sociais em sua ação política, se há domínio político por um grupo social/econômico ou coalizões nacionais específicas, grau de coesão política e social dentro do Estado e a existência de divergências da sociedade com as decisões diplomáticas e de segurança nacional tomadas. De modo geral, as relações entre o Estado e a sociedade são importantes porque afetam a capacidade do primeiro em mobilizar, extrair e desenvolver o poder nacional. Neste sentido, políticas que sejam contrárias ao desejo de partes importantes da sociedade podem ser difíceis de serem executadas pois demandarão negociações e barganhas; de outro lado, o Estado pode ser incapaz de implementar políticas que divirjam dos interesses de coalizão politicamente dominante que o controle.

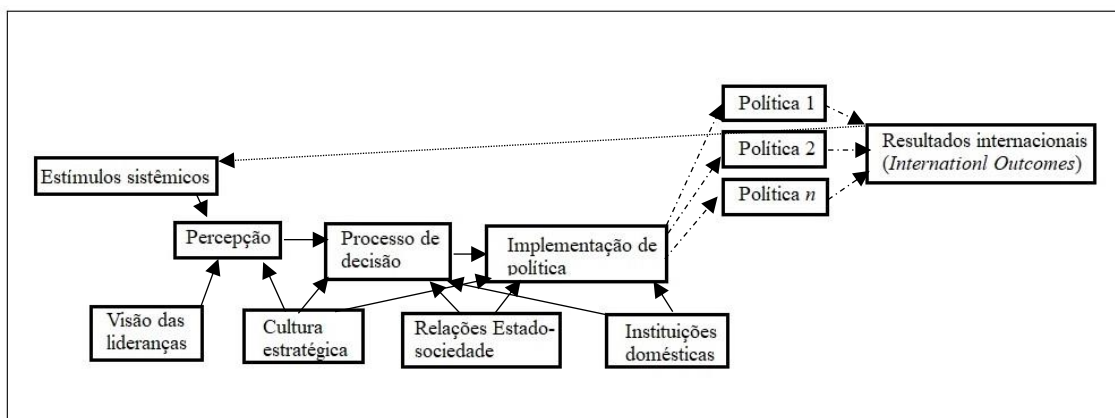
Os autores destacam aqui também a importância das relações civil-militares. A questão central é encontrar um equilíbrio entre um controle civil efetivo de um lado e assegurar forças armadas eficazes, que por sua vez têm seus próprios interesses paroquiais e podem divergir das lideranças políticas civis. Muitos realistas neoclássicos apontam que grande parte das ações inadequadas de política de equilíbrio de poder (*underbalancing*) ocorrem por duas razões ligadas às relações Estado-sociedade: quando as ações diplomáticas são ditadas por preocupações domésticas ao invés de internacionais e quando custos e riscos políticos domésticos são altos demais para que a política de balanceamento seja feita adequadamente. Normalmente, as relações Estado-sociedade têm mais impacto em decisões de longo prazo, quando há tempo suficiente para que os grupos sociais, econômicos e instituições possam moldar, restringir e derrubar políticas de acordo com suas preferências.

A última variável que afeta as decisões de política externa são as instituições políticas domésticas, que frequentemente cristalizam as relações Estado-sociedade. As

instituições formais e informais, processos e rotinas organizacionais e supervisão burocrática estabelecem as regras e definem os procedimentos de decisão e implementação de determinadas políticas externas, determinando desta maneira as etapas políticas do processo e quais atores podem contribuir e vetar tais opções. Em regimes democráticos, as instituições permitirão a participação de uma maior gama de setores sociais, econômicos e políticos. Já regimes mais fechados restringem a participação social neste processo, porém as instituições domésticas ainda têm peso ao determinar a autoridade da liderança estatal e seu grau de autonomia perante outros atores político-sociais poderosos, como militares e elites econômicas.

Desta maneira, o modelo neoclássico de análise busca explicar como as decisões de política externa são construídas a partir dos estímulos do sistema internacional e da política doméstica. Num curto e médio prazo (medido em horas, dias, meses e anos), a abordagem pode explicar as escolhas políticas dos Estados para responder ameaças e oportunidades do cenário internacional, iluminando os processos de planejamento político e ajustes de grande estratégia que ajudam os Estados a lidar com crises imediatas e também considerando as mudanças esperadas no futuro de poder, ameaças e oportunidades. No médio a longo prazo (anos e décadas), o realismo neoclássico também mostra-se adequado para entender questões mais amplas de política internacional que são especialmente afetados pela interação das estratégias das grandes potências. Como considera que estas escolhas estratégicas não são determinadas apenas pela estrutura internacional, mas também por arranjos domésticos, o realismo neoclássico pode também explicar como os Estados podem interferir na própria estrutura do sistema internacional e as mudanças na natureza deste. O modelo analítico do realismo neoclássico pode ser entendido segundo a figura abaixo:

Quadro 1: Modelo realista neoclássico de política externa



Fonte: Rispman, Taliaferro e Lobell, 2016.

Conforme vimos anteriormente, o realismo neoclássico tem uma ligação profunda, desde sua criação, com a teoria do equilíbrio de poder, sobretudo para explicar comportamentos inadequados de balanceamento. Assim, vamos compreender aqui a perspectiva neoclássica dessa teoria.

Segundo a teoria neoclássica (RIPSMAN, TALIAFERRO e LOBELL, 2016), o poder é entendido como um conjunto de capacidades materiais agregadas, que incluem elementos econômicos, populacionais, geográficos e militares, além de componentes não mensuráveis, como as observadas por Morgenthau (2006) de “moral nacional” e qualidade das lideranças nacionais e da diplomacia. O Estado não responde somente às mudanças no poder agregado das demais unidades no sistema internacional, mas especialmente diante de variações em elementos específicos do poder, que são identificados (seja pelo executivo de política externa ou por grupos domésticos fortes o suficiente para influenciar as decisões diplomáticas) como mais ameaçadores para a segurança nacional (LOBELL, 2009). Desta maneira, a abordagem neoclássica se aproxima da teoria do equilíbrio de ameaças de Walt (1992).

As ameaças não surgem exclusivamente no sistema internacional. Conforme argumentou Lobell (2009), os Estados (especialmente aqueles de porte médio e/ou potências regionais) podem encontra-las nos níveis sistêmico, subsistêmico (ou regional) e doméstico. No primeiro, são oriundas da ascensão de novas potências e países revisionistas que desejam alterar sua posição na distribuição relativa do poder na estrutura do sistema internacional. No nível subsistêmico ou regional, que tem uma dinâmica semiautônoma mas não independente tanto do sistema internacional como da política doméstica, as ameaças surgem da competição pela liderança regional e de conflitos territoriais. Mudanças no sistema internacional afetam os subsistemas ao influenciar a distribuição de poder das grandes potências e respectivas interferências no equilíbrio de poder regional, criando ameaças e oportunidades para os Estados locais. Finalmente, há também a possibilidade de que as ameaças apareçam em nível doméstico, fruto da competição interestatal de grupos étnicos, religiosos, sociais e políticos e possa criar desafios para a segurança nacional. De outro lado, como lembra Ripsman (2009), uma preocupação básica das lideranças do Estado (incluindo as ligadas ao executivo de política externa) é a sua manutenção nesta posição privilegiada no aparato governamental e desta maneira tendem a agir para este fim também.

As relações Estado-sociedade têm uma relevância significativa na forma como as políticas de balanceamento são implementadas. Atores domésticos poderosos podem afetar

as decisões e implementação de ação diplomática de modo que seus interesses sejam atendidos, dificultando ou facilitando a execução bem-sucedida de uma política de balanceamento. Para Lobell (2009), as pressões dos grupos domésticos favoráveis ou contrárias a determinada política estão ligadas aos seus interesses e como vêm as mudanças nos elementos de poder internacional serem ameaçadores para suas próprias posições tanto no cenário externo (caso tenham interesses fora de seu país) como doméstico (que favoreçam outro grupo político interno). Ripsman (2009), por sua vez, lembra que outros atores domésticos influentes nas decisões de diplomacia são aqueles que têm capacidade de definir quais são as ameaças para o Estado, como intelectuais e *think tanks*, que nem sempre detém poder político suficiente para barganhar com o governo. Governos ameaçados (seja pela perspectiva de derrotas eleitorais ou derrubada violenta) usualmente são mais responsivos às pressões domésticas em sua política externa, especialmente perante os grupos capazes de selecionar, garantir ou expulsar lideranças políticas, como os militares.

Assim, nem sempre o executivo de política externa pode implementar políticas ótimas que correspondam a um eficiente balanceamento perante uma ameaça externa. O grau de coesão interna é um elemento fundamental, uma vez que pode prejudicar a capacidade do Estado em mobilizar e empregar os recursos domésticos necessários para o sucesso da política de balanceamento. É importante ressaltar que o executivo de política externa, por estar numa área limiar da política internacional e doméstica, pode atuar tendo perspectivas de ganhos em qualquer uma das arenas. Estratégias aparentemente sub ótimas de balanceamento são usadas para influenciar os resultados de embates em outros níveis. Uma política externa inadequada em relação ao cenário internacional pode ser usada de forma a manipular os atores domésticos de seu próprio Estado ou de outros países; o executivo de política externa de uma nação média pode agir em nível regional de modo errático buscando envolver grandes potências extra regionais relutantes de modo a contrabalançar uma potência hostil vizinha; Estados podem agir em nível sistêmico de forma aparentemente agressiva tendo em vista consolidar seu papel regional (LOBELL, 2009).

Dessa maneira, muitos grupos domésticos têm interesses na condução tanto da política externa como na de segurança nacional. Conforme observa Ripsman (2009), em geral há maior autonomia governamental perante a sociedade nesta última, uma vez que há custos e riscos muito maiores no caso de má condução desta política, incluindo a própria sobrevivência do Estado enquanto unidade independente e soberana. De outro lado, os

benefícios de uma política de segurança tendem a ser difundidos de modo amplo, ainda que possa existir uma certa desigualdade nesta distribuição, com ganhos políticos/econômicos superiores para determinados grupos. Por esta razão, de acordo com o autor, poucos setores domésticos tendem a influenciar nas decisões de gastos de defesa e aquisição de equipamentos de defesa.

Por fim, cabe também considerar as contribuições de um autor da tradição clássica do realismo, Raymond Aron. Diferentemente de Morgenthau (2006), Aron (2002) considerava ser impossível desenvolver uma teoria geral sobre as relações internacionais, preferindo focar-se na análise da conduta diplomática e precisar nas variáveis que afetam esta complexa realidade. Sua teoria é construída a partir da constatação de que a política interna e externa dos Estados diverge por um fator fundamental: a primeira tende a ser marcada pelo monopólio legítimo do uso da força enquanto a segunda admite a existência de múltiplos centros de poder armados. Não obstante, ele ressalta que não se pode separar, de modo muito rigoroso, as relações interestatais das relações domésticas nos Estados, já que os acontecimentos internacionais têm impactos nas dinâmicas de poder internas, da mesma maneira que os atores domésticos podem ter interesses que ultrapassam as fronteiras de seu Estado.

Segundo Aron (2002), as relações entre as unidades políticas no sistema internacional são essencialmente as de paz ou guerra, que se manifestam por meio de canais específicos, simbolicamente chamados de diplomata e soldado. Ambos são representantes das coletividades à que pertencem e tendem a empregar dois métodos, complementares e opostos, da forma pela qual os Estados se relacionam: a diplomacia e a estratégia. A primeira pode ser definida como a arte de convencer sem usar a força, enquanto a segunda é a capacidade de imposição. Não obstante, é importante ressaltar que esta distinção, na prática, é relativa, já que os dois termos denotam aspectos complementares de uma única política. Mesmo a diplomacia mais pura, baseada apenas na persuasão, tende a insinuar que poderia exercer pressão por outros meios; de outro lado, uma demonstração de força também é capaz de convencer, revelando que os meios militares são instrumentos disponíveis e úteis para a diplomacia. Por fim, cabe ressaltar que o autor também faz uma importante distinção entre os conceitos de força – entendido como os meios de pressão e coação disponíveis ao Estado, em especial suas forças militares – e de poder (ou potência) – a capacidade do Estado em influir sobre as decisões dos outros.

Aron (2002) avalia que a política externa é, intrinsecamente, uma política de poder (*power politics*), na qual o conceito de equilíbrio tem validade para todos os sistemas

internacionais. Considerando sua distinção entre força e poder, o autor prefere usar o termo de *política de poder e equilíbrio de forças*, já que considera que é muito mais fácil mensurar forças do que o poder. Ele salienta, contudo, que não existe uma diplomacia baseada numa noção pura e amoral de equilíbrio, uma vez que ela ignora as diferentes percepções dos Estados (e atores domésticos relevantes) quanto aos seus aliados e inimigos, o que introduz elementos subjetivos e culturais para a sua análise.

Ainda dentro desta teoria, Aron (2002) aponta que em tempos de paz, o sistema internacional se configura de três formas distintas: na forma de equilíbrio (quando as unidades estão nesta condição), hegemonia (quando um Estado supera e domina todos os demais) e império (quando uma unidade torna-se tão poderosa que põe fim à autonomia das demais, estabelecendo assim uma ordem civil ao invés de internacional). Por fim, Aron introduz um subtipo, que chama de preponderância, que ocorre quando há uma quebra no equilíbrio entre as unidades do sistema mas que não implica no domínio incontestável de uma delas e na insignificância das demais, que é característico do modelo de hegemonia.

Tendo estas considerações em mente, é possível analisar o caso sul-americano a partir de uma abordagem de equilíbrio de poder? Tradicionalmente, muitos autores apontam que as relações entre os países da América do Sul são pacíficas, dada a baixa incidência e pouca intensidade dos conflitos militares entre os Estados a partir do século XX nesta região do mundo.¹¹ Entretanto, isso não significa que as capacidades militares relativas não sejam importantes nas relações interestatais no subcontinente. Conforme lembrou Mares (2001), ainda que a América do Sul raramente tenha experimentado guerras numa escala grande, frequente e intensa como em outros lugares do mundo, os conflitos regionais se mostraram tão violentos como em qualquer outro local quando mensurados a partir de uma perspectiva de disputas militarizadas. Neste sentido, o poder militar foi um elemento importante nas relações entre os Estados sul-americanos, até porque frequentemente resolveram seus impasses com seus rivais com demonstrações bélicas e por meio de disputas militarizadas.

Uma das maiores rivalidades históricas na região era entre Argentina e Brasil, que marcou a relação dos países até meados da década de 1980 e tinha uma importante relevância na organização das forças armadas destes países. Suas origens remontam a uma

¹¹ Segundo Resende-Santos (2007), há grande quantidade de argumentos, nem sempre explicitamente articulados, para esta visão. Há autores que apontam as afinidades histórico-culturais como um elemento que impediria os antagonismos regionais em evoluírem para conflitos armados; outros apontam a supremacia regional norte-americana, que teria um duplo efeito que permitiria relações mais pacíficas: 1) os Estados Unidos ofereceriam bens públicos na forma de mediação de conflitos e segurança externa institucionalizados e 2) seu poder hegemônico simplesmente suprime qualquer guerra regional.

época anterior à própria existência destes Estados, no período colonial. Conforme explica Mello (1996), a disputa entre os sul-americanos tem origem na chamada Questão Platina¹² e na expansão bandeirante para territórios além da demarcação do Tratado de Tordesilhas. Em 1763, a Espanha criou o Vice-Reino do Rio da Prata, englobando a Argentina, Banda Oriental (Uruguai), Paraguai e Alto Peru (Bolívia), com capital em Buenos Aires. A criação deste aparato militar-administrativo era fruto do desejo espanhol de conter uma nova onda expansionista lusitana no sentido Sul-Sudoeste.

Num primeiro momento, a rivalidade entre os recém-independentes Império do Brasil e Províncias Unidas do Rio da Prata (Argentina) se manifestou em conflitos bélicos para a definição de fronteiras territoriais. A Guerra da Cisplatina (1825-1828) terminou num impasse e a criação de um Estado-tampão entre ambos, o Uruguai. Décadas depois, a Guerra do Prata (1851-1852) estabeleceu a hegemonia brasileira sobre toda a Bacia do Prata. O fim da Guerra do Paraguai (1864-1870), no qual os dois países foram aliados, teria consequências importantes: enquanto o Império do Brasil saiu do conflito desgastado, com pesados encargos financeiros, a Argentina conseguiu consolidar seu Estado, estendeu sua influência para o exterior e pôs fim ao domínio brasileiro sobre a bacia platina (WINAND, 2015)

Nas décadas seguintes, Buenos Aires vivenciou um período econômico de grande prosperidade, que permitiu ao país estabelecer sua própria esfera de influência em oposição ao Rio de Janeiro, estabelecendo seu predomínio regional. Tal processo também levou ao surgimento de um sentimento de superioridade argentina sobre o restante da América do Sul, inclusive em termos raciais. A partir de então, não apenas os dirigentes argentinos tratavam o Brasil como rival, mas também sua intelectualidade nacionalista (RUSSELL e TOKATLIAN, 2003). Neste contexto, a diplomacia brasileira adotou uma postura pragmática, de caráter defensivo, no qual buscou uma aproximação com o Chile e Bolívia, além de ter uma preocupação em organizar a cooperação com os argentinos num modelo de comportamento conhecido posteriormente como “cordialidade oficial” (SARAIVA, 2012).

¹² A Questão Platina era o epicentro da rivalidade luso-espanhola no Novo Mundo desde 1680, quando Portugal fundou Colônia de Sacramento na margem esquerda do rio da Prata com o objetivo de assegurar uma fronteira natural com os domínios espanhóis. A disputa territorial continuou até que em 1750 o Tratado de Madri definiu a divisa entre as possessões dos países ibéricos: de um lado, uma vasta área no interior do continente foi transferida para Portugal, enquanto a Espanha teve reconhecida sua posse da Banda Oriental. A renúncia da fronteira natural acabou impondo uma situação complexa onde ambos compartilhavam o sistema fluvial platino, o que traria futuras disputas na região. (MELLO, 1996).

Ao final do século XIX, a única pendência territorial entre os dois países era a chamada Questão de Palmas. Após sua resolução, argumenta Bandeira (2010), a competição entre as nações perdeu sua base concreta material, até porque o desenvolvimento econômico de ambos permitiria alguma complementariedade. Entretanto, ela continuaria a existir por quase todo o século seguinte, algo atribuído pelo autor a um “estereótipo ideológico de rivalidade” (p. 49). Similarmente, Winand (2015) também enfatizou a rivalidade sob perspectivas identitárias¹³, enquanto Russell e Tokatlian (2003) a viu sob aspectos de diferentes culturas de relações interestatais.¹⁴ Saraiva (2012), por sua vez, destacou a rivalidade sob a combinação das premissas teóricas do construtivismo, que ressalta a importância das ideias e fatores culturais, e do institucionalismo racionalista, que enfatiza o papel das crenças, que incluem visões de mundo e de princípios normativos para a formação da política externa.

Ainda que não adotamos estas perspectivas de linha mais construtivista, elas são relevantes para compreender a forma pela qual a rivalidade entre os dois países foi construída historicamente e deixou marcas importantes em sua relação. Neste ponto, podemos ressaltar as contribuições de Aron (2002), que salienta que Estados que não têm disputas evidentes podem tornar-se rivais pelo que chama de “fatalidade de posição”, que ocorre quando a distribuição de forças no campo diplomático leva-os a se agruparem em grupos distintos, numa lógica baseada no equilíbrio. Não obstante, continua aquele autor, esta rivalidade nem sempre resulta numa percepção de inimizade. Neste caso, podemos compreender que Argentina e Brasil nunca se trataram como inimigos permanentes e irreconciliáveis, porém nutriram uma desconfiança mútua conectada com sua disputa pela liderança política no continente sul-americano.

Burr (1955) foi um analista pioneiro no entendimento da rivalidade argentino-brasileira sob a ótica da teoria do equilíbrio de poder, afirmando que as relações entre os

¹³ Para Winand (2015), o Brasil construiu sua imagem como um gigante, sustentado por uma monarquia num continente de repúblicas. Assim, continua a autora (p.71), o país “identifica-se como um gigante obstinado a alcançar o destino a ele intrínseco”. Questões territoriais, advindas desta condição, fundamentariam a política externa do país: em primeiro lugar, era necessário assegurar a consolidação das fronteiras, depois buscar a união e integração e por fim o desenvolvimento nacional. Já a Argentina constituiu sua imagem a partir do antigo Vice-Reino do Rio da Prata. Em Buenos Aires, conservava-se a visão de que o novo país estaria destinado a controlar todo o território da antiga administração colonial, que inspirou o ideário da “Grande Argentina”. Neste sentido, desde o surgimento destes dois países, ambos se reconheceram como rivais a partir das representações territoriais que cada um tinha sobre si.

¹⁴ Partindo do modelo construtivista de Wendt, os autores (2003) argumentaram que as relações entre os dois países nunca foram marcadas por uma relação *hobbesiana* (inimizade) mas até a década de 1980 se basearam numa perspectiva *lockeana* de relações interestatais marcada pela rivalidade. No período posterior a 1980, as relações passaram para um modelo *kantiano*, de relações amigáveis. Os três fatores principais para essa mudança de cultura, de acordo com os autores, foram: a) taxas diferenciais de crescimento econômico em benefício ao Brasil; b) a democratização dos dois países; c) a maior interdependência econômica.

Estados sul-americanos por todo século XIX estavam sob esta lógica. Segundo este autor, a formação de um sistema internacional na América do Sul demorou décadas para se formar após as independências dos países da região, principalmente por causa as dificuldades em se estabelecer Estados consolidados que contavam com governos estáveis e fronteiras definidas. Entretanto, a ausência de linhas de comunicação viáveis e as características geográficas fizeram surgir dois sistemas internacionais distintos, um Atlântico e outro no Pacífico, que operavam num primeiro momento de modo quase independente do outro. Em ambos, contudo, os diplomatas pensavam a política externa em termos de equilíbrio de poder; as potências em cada uma delas estavam determinadas a estabelecer um equilíbrio de poder que as colocasse numa posição hegemônica. As persistentes fricções dentro de cada um destes sistemas regionais levaram à criação, a partir do final daquele século, de alianças interestorais, que então começaram uma fusão que consolidou um único sistema internacional continental.

Burr (1955), contudo, considerava que este padrão de relações mudou no início do século seguinte. Barletta e Trinkunas (2004) também afirmam que a prevalência do equilíbrio de poder era evidente durante o século XIX, porém no século seguinte era menos claro. Os autores então desenvolveram a ideia de “equilíbrio de identidade” (*balance of identity*), onde a disputa não estaria na distribuição relativa das capacidades militares, mas sim para determinar o tipo de regime político predominante regional, de forma a fortalecer o Estado com o regime original e criar uma esfera de influência de governos semelhantes que reforçam a segurança destes Estados. Neste sentido, a lógica do equilíbrio de poder continuaria a existir, ainda que em uma versão focada na organização institucional ao invés das capacidades relativas.

Outros autores, por sua vez, entenderam que a perspectiva de equilíbrio de poder continuou bastante adequada para a análise das relações sul-americanas. Mello (1996), por exemplo, entende que a dinâmica política no subsistema da bacia platina foi marcada pelo equilíbrio de poder num viés conflitivo, no qual uma potência hegemônica (primeiro a Grã-Bretanha e depois os Estados Unidos) atuava como fiel da balança. A partir da década de 1970, contudo, o crescimento brasileiro alterou o equilíbrio do subsistema, levando à preponderância – segundo o conceito de Aron (2002) – do país na região, que em seguida estabeleceu uma política de distanciamento dos Estados Unidos e aproximação da América Latina, numa tônica anti-hegemônica e de cooperação com a Argentina.

Buzan e Wæver (2003), por sua vez, propuseram entender a lógica das relações de segurança no subcontinente a partir de sua teoria sobre os Complexos de Segurança

Regional (CRS).¹⁵ Segundo os autores, a América do Sul – entendida como um CRS – tem características peculiares em relação a outros sistemas regionais, em particular pela forte penetração de uma potência externa, os Estados Unidos – que foram um fator importante, para o bem ou mal, nos cálculos de segurança regional – e pela existência de dois subsistemas, o Norte-Andino e o Cone Sul. Assim como em outros CRS, a América do Sul também foi marcada por várias dinâmicas de segurança internacional e conflito, incluindo corridas armamentistas, políticas de equilíbrio de poder, dilemas de segurança e guerras, ainda que a operação destas dinâmicas tenha se mantido em nível relativamente baixo.¹⁶ Isso ocorreu, em especial, tanto por causa das deficiências dos Estados da região como das formidáveis barreiras geográficas (em especial, grandes faixas de territórios com infraestrutura inadequada e pequena população) que afetavam a sua interação. Por fim, os autores ainda ressaltam do papel do Brasil como um estabilizador hegemônico após seus ganhos territoriais no século XIX. Desta forma, o país apoiou uma política de status quo, preferindo o uso da diplomacia e com um forte interesse na estabilidade regional.

A relação conflitiva entre Argentina e Brasil foi central para a dinâmica de segurança do CRS sul-americano. Apesar de não entrarem em guerra desde meados do século XIX, a disputa entre estes países envolvia questões de liderança regional e apresentava uma lógica de equilíbrio de poder. Neste sentido, o Brasil temia ficar isolado por uma coalizão de países hispano-americanos hostis liderados pela Argentina, enquanto Buenos Aires receava um expansionismo e dominação continental do Rio de Janeiro. Outro importante fator nesta relação foi o papel dos Estados Unidos, que frequentemente deu tratamento preferencial ao Brasil nas suas relações com a América do Sul, o que criou receios, entre os demais países na região, de que o Rio de Janeiro atuava como um intermediário aos planos hegemônicos dos norte-americanos (BUZAN e WÆVER, 2003).

¹⁵ A teoria do CRS enfatiza uma perspectiva regionalista nas questões de defesa e segurança internacional, argumentando que as principais preocupações de segurança de um Estado são originárias de seu entorno, ressaltando a importância e autonomia das dinâmicas regionais, ainda que exista interferência dos padrões mais amplos de polaridade do sistema internacional. De modo amplo, a teoria combina elementos da tradição neorrealista (como as noções de territorialidade e distribuição de poder) com construtivista (em especial, a ideia de securitização, que salienta o processo político pelo qual as questões de segurança são criadas) (BUZAN e WÆVER, 2003).

¹⁶ Neste sentido, os autores (BUZAN e WÆVER, 2003) apontavam que as dinâmicas de segurança regional, no período pré-Guerra Fria, giravam em torno de quatro fatores: 1) disputas territoriais, 2) uma dimensão cultural (entre as Américas Hispânica e Portuguesa, que tinha especial importância na relação Argentina-Brasil), 3) políticas transnacionais (questões domésticas que extravasavam as fronteiras nacionais) e 4) as potências externas, em especial os Estados Unidos, que assumiu uma importante preponderância política e econômica a partir do início do século XX e esteve constantemente preocupado em evitar que outras potências assumissem um papel mais relevante na região.

Schenoni (2014), por outro lado, afirmou que a lógica do equilíbrio de poder continuou constante na região até os dias de hoje. Analisando a unipolaridade brasileira existente desde a década de 1980 sob uma perspectiva realista neoclássica, o autor verificou que os comportamentos anômalos de balanceamento seriam reflexos de variáveis domésticas. Para nos atermos apenas aos dois países estudados aqui, a hegemonia regional brasileira não impulsionaria políticas de balanceamento mais intensas dos vizinhos por ter um forte viés cooperativo;¹⁷ o comportamento argentino de alinhamento ao Brasil a despeito de sua posição como Estado secundário neste subsistema seria reflexo de uma certa instabilidade institucional, onde considerações domésticas como preferências presidenciais e questões ideológicas tiveram peso decisivo na decisão.

Por fim, cabe ressaltar também que as ideias de equilíbrio de poder também foram usadas frequentemente por diplomatas e militares na região para orientar sua política externa, tanto historicamente como mesmo nas últimas décadas.¹⁸ Assim, William Haggard, um diplomata britânico com grande experiência sul-americana, dizia no início do século XX que uma política de poder vigorava no continente, influenciando a ação de praticamente todos os países da região (BANDEIRA, 2010). Mares (2001) lembra que apesar da Argentina ter transformado suas antigas rivalidades em parcerias e enfraquecido o seu estabelecimento militar durante a década de 1990, os ministros da defesa Oscar Camilión e Jorge Domínguez, ambos civis, apontavam que era necessário manter o equilíbrio de poder na região.

A abordagem realista neoclássica da teoria do equilíbrio de poder nos fornece ferramentas úteis para entender a dinâmica da política naval de aquisições de Argentina e Brasil nas primeiras décadas do século XX. Dessa maneira, ela auxiliaria a compreender quando são decididas novas aquisições, os impactos das perspectivas estratégicas e o papel dos atores domésticos. Destacamos aqui também a importância das percepções dos atores envolvidos, que viam as determinadas decisões e aquisições de cada país como mais ameaçadores para a posição e segurança de seu Estado.

¹⁷ Entretanto, há autores que apontam que a atuação brasileira tem sido pouco consistente com essa posição, o que impactou a liderança do país e a cooperação regional. Fuccille e Resende (2013), por exemplo, ressaltam que o Brasil, apesar de sua posição de unipolaridade, teve atuação vacilante em garantir a integração regional em vistas da estabilidade do CRS sul-americano.

¹⁸ Em grande medida, podemos considerar que as próprias características da profissão militar o levam a avaliar as capacidades e poder militar de acordo com essa perspectiva. Huntington (2002) apontou que, por razões profissionais, os oficiais veem o mundo a partir de uma ótica que enfatiza os interesses conflitantes do Estado e uma disposição ao uso da violência para atingi-los, o que gera um cenário internacional competitivo e inseguro. Considerando as dificuldades da previsibilidade de intenções e comportamentos, o militar tende a avaliar as ameaças à segurança nacional a partir da estimativa do poder militar dos demais Estados, bem como propor medidas para fortalecer seu próprio país.

Diplomacia e marinhas

Conforme vimos antes, a tecnologia é um elemento importante na avaliação das capacidades das forças militares – isto é, o poder militar – de um determinado país e por esta razão torna-se fator importante na avaliação de forças e estratégias disponíveis. Desta maneira, a tecnologia militar tem um impacto relevante na interação entre os Estados, interferindo até mesmo na incidência de guerras segundo algumas perspectivas teóricas (como a da *offense-defense theory*).¹⁹ Outros autores ressaltam que a tecnologia pode ter um papel mais instrumental nas relações internacionais. Aron (2002), por exemplo, nos lembra que nos períodos de paz os exércitos, navios de guerra e aviões militares são instrumentos disponíveis para a política externa. Já Lieber (2005) propôs a ideia do oportunismo tecnológico. Segundo ele, os Estados raramente vêm as inovações tecnológicas militares como um meio de manter o status quo. Tendo em consideração as orientações mais amplas, os líderes civis e militares buscam determinadas tecnologias não por suas características intrínsecas, mas pela capacidade delas em avançar seus objetivos de política externa. Assim, a tecnologia militar (incluindo a naval) torna-se um instrumento disponível aos países para que os Estados persigam seus interesses na arena internacional.

O uso da tecnologia naval, em especial na forma de navios de guerra, como instrumento de política externa é argumento central da perspectiva teórica da diplomacia naval. Martin (1967) salientou que o poder naval de um país constitui parte de seu poder militar e pode ser empregado segundo os ditames da política nacional. Minimamente, o poder naval contribui tanto para a reputação de poder do Estado bem como lhe dá peso em assuntos internacionais. Em termos políticos, os navios de guerra expressam prestígio e o poder nacional, servindo para mostrar as ambições do país tanto para o público internacional como o doméstico: por esta razão, podem ter uma importante influência nas relações internacionais, o que, na visão do autor, provavelmente é o maior benefício advindo do investimento em tais equipamentos bélicos. Neste sentido, Till (2013) argumentou que apenas a existência de forças navais já pode ter consequências político-estratégicas, porém há pouca razão em possuir navios de guerra se estes não são usados de

¹⁹ De maneira sintética, essa teoria afirma que as perspectivas de guerra e paz são afetadas pela tecnologia militar. Quando há uma preponderância de armamentos ofensivos, há maiores chances de ocorrerem guerras, uma vez que os custos de atacar são menores. Já a preeminência de tecnologias defensivas favoreceria a manutenção da paz. Jervis (1978) e van Evera (1998) são exemplos de autores que utilizam essa teoria. É interessante destacar que o primeiro aponta que é muito mais difícil classificar os armamentos navais em ofensivos ou defensivos, dadas as suas características (ainda que unidades com menos autonomia sejam mais claramente voltadas para defesa costeira).

forma influenciar a opinião de outros. Assim, muda-se a importância do poder naval de uma dimensão meramente existencial para algo com mais propósitos, ligado a persecução ativa dos interesses nacionais.

Desta maneira, Booth (1980) ressaltou que os papéis de uma marinha são uma trindade, com uma função militar (voltada para a defesa nacional), uma policial (garantia da ordem e imposição de jurisdição) e finalmente uma diplomática, na qual são usadas como instrumentos de política externa. De fato, lembra Martin (1967), as belonaves estarão na maior parte de sua vida executando missões de natureza diplomática, patrulha e policial e não propriamente em combate.

Algumas características das marinhas as tornam instrumentos particularmente úteis para fins diplomáticos. Comumente, a flexibilidade, mobilidade, amplo alcance geográfico, capacidade de projeção e simbolismo dos navios de guerra são apontados como vantagens significativas ao seu uso como instrumento de política externa.²⁰ Entretanto, cabe lembrar, conforme argumentado por Booth (1980), existem também desvantagens no seu uso.²¹

A questão do simbolismo dos navios de guerra é uma característica extremamente importante. Martin (1967) propôs que eles sejam entendidos como “pequenas peças de soberania móveis”, que se locomovem por um meio internacional para entrar em contato com outros países para expressar poder e compromissos do Estado. Neste sentido, não é de se admirar que exista uma grande preocupação dos líderes políticos em como suas belonaves visitarão portos estrangeiros e como as autoridades destes locais os receberão. Winden (2011) lembrou que os navios de guerra, quando operando em cruzeiros internacionais, não são apenas sistemas de armas, mas também entidades políticas e “embaixadores flutuantes”. Luttwak (1974), por sua vez, ressaltou que em muitas ocasiões os vasos de guerra são mais importantes como símbolos de poder do que propriamente

²⁰ De modo geral, os autores que trabalham com o conceito de diplomacia naval destacam a flexibilidade, mobilidade, capacidade de atuação independente, alcance geográfico e necessidades logísticas menores das forças navais, bem como o alto grau de simbolismo dos navios de guerra. Martin (1967) destacou que as marinhas são unidades disciplinadas, com grande flexibilidade e mobilidade resultante do próprio meio em que operam – o mar – e que é mais livre de restrições políticas e geográficas; de outro lado, aponta o alto grau de simbolismo existente nos navios de guerra. Ver Cable (1971), Luttwak (1974), Booth (1980), Till (2013) e Widen (2011).

²¹ São elas: 1) a relativa lentidão dos navios pode ser uma dificuldade em situações muito dinâmicas e instáveis; 2) excetuando a ameaça de uso da força, os efeitos do uso de belonaves na diplomacia é apenas indireto; 3) ao se deslocarem, as esquadras podem criar inconvenientes políticos, seja projetando ameaças ou esperanças indesejadas; 4) raramente conseguem atingir os efeitos desejados apenas por sua própria atuação, exigindo o apoio de diplomatas em terra; 5) os efeitos da diplomacia naval muitas vezes são sentidos apenas nas áreas litorâneas e muito pouco no interior; 6) em determinados casos, a presença de exércitos nas fronteiras ou aviões sobre o território são mais eficientes porque são mais intensos e sentidos por uma parcela muito maior da população de um país (BOOTH, 1980).

como instrumentos através dos quais o poder é exercido. O poder simbólico das belonaves não deriva apenas de suas capacidades militares individuais, mas sobretudo do poder naval e nacional do Estado que representam. Assim, pode existir uma genuína contradição entre as capacidades de combate dos navios envolvidos na ação diplomática *in situ* e sua força simbólica.

É interessante notar que existe uma certa controvérsia entre os autores do tema em averiguar quais marinhas são capazes de exercer diplomacia naval. Enquanto Booth (1980) afirmou que apenas as forças navais das grandes potências no sistema internacional são capazes de executar tal função, Till (2013) ressaltou que todas as marinhas, independentemente de seu tamanho e capacidades militares, são capazes de realizar tal atividade. De fato, Cable (1971), ao analisar ações de diplomacia coercitiva, notou que mesmo as pequenas forças navais são capazes de impor com sucesso tal ação contra as grandes potências navais; o ponto central é que ela deve ser capaz de estabelecer uma superioridade reconhecida sobre o local e unidades em questão envolvidas.

Tendo em consideração as vantagens do uso das marinhas e belonaves como instrumento de política externa, cabe como compreender este processo funciona. Segundo Winden (2011), a diplomacia naval compreende o uso de forças navais como instrumento de política externa em tempos de paz. Isso inclui todas as formas de diplomacia coercitiva além de meios mais sutis e passivos de demonstração de poder naval para outros Estados.²² Para Luttwak (1974), a diplomacia naval está inserida dentro de uma perspectiva mais ampla de sua teoria de persuasão (*theory of suasion*), na qual se busca afetar as decisões de um determinado país a partir de manifestações de poder naval ou militar. Booth (1980), por outro lado, considera que quando agem diplomaticamente, as marinhas buscam estabelecer a) negociações a partir de uma posição de força (isto é, persuadir Estados a agirem de forma desejada a partir de demonstrações navais), b) manipular os cálculos políticos de observadores interessados, passando mensagens implícitas e c) promover o prestígio nacional de seu Estado.²³

Para Booth (1980), é bastante clara a busca por prestígio em determinados esforços nacionais para obtenção de navios de guerra avançados. Em muitos casos, as belonaves

²² Conforme argumentou Winden (2011), nem toda ação não-beligerante de uma marinha é necessariamente uma ação de diplomacia naval. Operações expedicionárias realizadas em tempo de paz, humanitárias ou atividades de segurança marítima (como contra pirataria), por exemplo, nem sempre têm este caráter.

²³ Para Morgenthau (2006), a política de prestígio é um elemento intrínseco das relações internacionais. Seu propósito é impressionar outras nações, criando uma imagem de poder (real ou não) para a comunidade internacional. A busca por prestígio se manifesta de duas formas distintas: por meio de práticas diplomáticas e por demonstrações de poderio militar.

são adquiridas não apenas por sua utilidade para tarefas específicas, mas também por serem consideradas atributos reconhecidos dos Estados poderosos. Ainda que estes mudem ao longo do tempo e espaço, tradicionalmente as mais importantes potências marítimas também foram as grandes potências no sistema internacional. Por esta razão, marinhas eram instrumentos muitas vezes favoritos e importantes para o prestígio.²⁴

Em geral, os grandes navios de superfície são capazes de construir imagens mais vívidas, mesmo quando não são tão úteis em combate (MARTIN, 1967).²⁵ No início do século XX, os grandes navios de guerra de superfície eram símbolos fundamentais do poder e status internacional de um Estado. Os dreadnoughts representavam algo a mais e superior à sua função puramente racional: eram acessórios universalmente reconhecidos que demonstravam ter-se atingido o pico entre as nações (BOOTH, 1980). A importância de se construir navios visualmente impressionantes, com o objetivo de projetar uma imagem de poder e prestígio, pode inclusive afetar a próprias configurações das belonaves de modo a enfatizar determinadas características mais visíveis: neste sentido, se optaria por navios maiores e com armas com um maior “apelo” político, mesmo que às custas de uma efetividade maior em combate (LUTTWAK, 1980).

Toda ação de diplomacia naval precisa ter em consideração quatro aspectos: os objetivos políticos visados, meios e métodos empregados e o contexto geopolítico e geoestratégico existente (WINDEN, 2012). Booth (1980) define cinco táticas de diplomacia naval: demonstrações de poderio naval, operações específicas, visitas operativas e de boa-vontade e ajuda naval. Demonstrações de poderio naval envolvem ameaças de uso de força ou seu emprego limitado com objetivo de obter concessões. Operações específicas são exercícios e manobras realizados de modo a transmitir mensagens e sinais para outro Estados. Visitas operativas referem-se à entrada de navios de guerra em portos estrangeiros em busca de provisões, reparos e descanso da tripulação, mas que são usadas para fins políticos, enquanto as visitas de boa-vontade são aquelas que são concebidas como uma ação política. A ajuda naval envolve tanto a venda de navios de guerra e/ou equipamento e uma ampla gama de atividades de auxílio, como fornecimento de instrutores navais, varredura de minas, etc.

²⁴ Booth (1980) argumenta, porém, que o vínculo entre poder naval e status internacional se tornou menos claro no decorrer do século XX: a posse de poderosas belonaves já não mais compensa uma atitude internacional pífia, instabilidade política ou debilidade econômica.

²⁵ Neste sentido, pode-se lembrar de uma famosa declaração do premiê soviético Nikita Khrushchev no contexto na política naval de seu país na década de 1950 de que os grandes navios de superfície eram verdadeiros “caixões flutuantes”. Apesar disso, ele manteve a construção de algumas belonaves deste tipo para usar como instrumento de política externa (TILL, 2013).

É interessante ressaltar alguns pontos em relação à tática de ajuda naval. Recentemente foi desenvolvido um novo conceito dentro das relações internacionais que trata as questões de cooperação em defesa e fornecimento de equipamento bélico com política externa: a diplomacia de defesa (*defence diplomacy*).²⁶ De modo genérico, esta ideia refere-se ao uso de forças militares e infraestrutura relacionada como instrumento para fortalecer relações externas e promover paz e cooperação (COTTEY e FOSTER, 2004). Para Cheyre (2003), esta teoria deve ser entendida como um instrumento de *smart power*: combina elementos do *hard power* (forças militares) com práticas de *soft power* (o uso da persuasão), que se fortalecem de modo a tornar política externa mais efetiva.

Os autores que trabalham com este conceito argumentam que, embora muitas práticas de diplomacia de defesa sejam antigas, elas foram reformadas desde o fim da Guerra Fria, quando surgiu uma "nova" diplomacia de defesa (COTTEY e FOSTER, 2004; CHEYRE, 2003). Para Cottey e Foster (2004), a diplomacia de defesa "antiga" foi chamada no passado como cooperação ou assistência militar e foi inserida dentro de uma perspectiva rígida de *realpolitik*, política de equilíbrio de poder e busca de interesses bem definidos. Os Estados usaram a cooperação militar como forma de balancear e conter seus inimigos, manter esferas de influência, apoiar regimes amistosos, combater adversários domésticos e promover vendas comerciais de armamento. Já a "nova" diplomacia de defesa é marcada pela busca de cooperar militarmente de modo a construir medidas de confiança mútuas e fortalecer a paz entre potenciais adversários, bem como promover a democracia, boa governança e direitos humanos. Algumas das práticas mais comuns da diplomacia de defesa, tanto da "nova" como da "antiga", incluem o uso de adidos militares, acordos de cooperação, fornecimento de instrutores e exercícios conjuntos.

Um dos pontos da diplomacia de defesa particularmente interessantes para a nossa análise são os adidos militares e as funções que eles executam. Conforme afirmou Cheyre (2003), a prática de enviar oficiais militares para o exterior, inicialmente voltada para estabelecer contato com aliados, monitorar os desenvolvimentos no campo e coletar inteligência surgiu há vários séculos na Europa. Ainda segundo o autor, as funções mais importantes dos adidos militares incluem advogar pelos interesses militares e de segurança de seu país; representar as autoridades militares de sua nação e manter contato com aqueles

²⁶ A ideia de diplomacia de defesa surgiu com o *Strategic Defence Review* feito pelo Reino Unido em 1998, que a definiu como uma das oito missões fundamentais da política de defesa britânica. O conceito então foi dividido em três elementos: um programa de cooperação amplo com países da Europa Central e Oriental, uma abordagem de diplomacia de defesa em outras partes do mundo e por fim numa perspectiva de controle de armas, não-proliferação e construção de confiança (COTTEY e FOSTER, 2004).

do país receptor; observar e reportar as condições de defesa e segurança do país em que está hospedado; supervisionar atividades de diplomacia e cooperação de defesa; e finalmente promover a indústria de defesa de seu país.²⁷

Comércio de armamentos navais e política

Este último ponto sugere outra perspectiva para a análise das relações entre política e tecnologia naval, que se mescla a considerações econômicas: as negociações para venda e aquisição de armamentos navais.

Até o advento da Revolução Industrial, a fabricação de navios de guerra era um processo relativamente simples, envolvendo materiais baratos e abundantes e ferramentas acessíveis (KEEGAN, 2006). Desta maneira, a simplicidade da construção naval permitia que um número grande de Estados pudesse desenvolver autonomamente seu poderio marítimo, o que implicava numa menor necessidade de se adquirir embarcações no exterior. Durante a história houve vários casos em que sociedades e Estados com diferentes graus de sofisticação tecnológica e organização administrativa desenvolveram esquadras de poder similar (CAMINHA, 1980).

A Revolução Industrial trouxe importantes modificações neste quadro, ao liberar um processo de inovação tecnológica sem precedentes que tornou a construção naval moderna um processo complexo que requeria infraestrutura industrial desenvolvida e quantidades consideráveis de capital. Essa mudança acabaria tendo efeitos consideráveis na capacidade dos sul-americanos em produzir seus armamentos navais, tornando-os dependentes da indústria estrangeira. Ao analisar o caso brasileiro, Vidigal (1985, p. 89) resumiu a questão da seguinte maneira:

Essa evolução punha fim à possibilidade de países não-industrializados poderem construir Marinha moderna. Encerrava-se, definitivamente, o período em que alguns hábeis artesãos, dotados de ferramentas simples e, portanto, baratas e acessíveis a qualquer um, serem o bastante para a construção de uma frota de guerra capaz de fazer frente às melhores existentes. Com isso, o Brasil, que não se industrializou, perdeu sua condição de construtor naval significativo e passou a depender da importação de suas unidades de guerra.

Essas mudanças tiveram um impacto significativo no comércio de armamentos, cujo mercado internacional é bastante recente. Com o surgimento de exércitos e marinhas permanentes e profissionais na Europa entre os séculos XVI e XVII, houve a criação de uma demanda contínua por armamentos e um incipiente mercado internacional. Os

²⁷ Outras funções incluem agir como conselheiro militar da embaixada, criar uma rede de política militar e de segurança com autoridades militares do país hospedeiro e, por fim, ter papel na ocasião de emergências e esforços de ajuda em caso de crises (CHEYRE, 2003).

primeiros produtores de armas não tinham características muito comerciais, pois eram em geral organizações nacionais e burocráticas, voltadas para suprir seus próprios países. Esse quadro só se alterou significativamente a partir da segunda metade do século XIX, resultado de mudanças introduzidas pela Revolução Industrial. De um lado, houve a emergência da produção de armamentos em grande escala. De outro, existiu um vigoroso e acelerado desenvolvimento tecnológico dos armamentos, o que impediu os países não-industrializados de terem produção bélica avançada em seus territórios, tornando-os dependentes dos fabricantes de armas do mundo industrializado (FALTAS, 1986). Finalmente, surgiram grandes conglomerados de indústrias bélicas privadas, com crescente participação no suprimento de armamentos e munições para as forças militares dos Estados (MARTINS FILHO, 2010).

Entre a segunda metade do século XIX e o início da Primeira Guerra Mundial, o mercador de armamentos teve seus dias de glória. A nascente indústria bélica já demonstrava duas características que a acompanhariam em toda sua história: o desenvolvimento de armamentos era considerado inseparável do movimento de progresso industrial-tecnológico; de todas as indústrias, era a mais global. Ao mesmo tempo em que surgiu a produção bélica capitalista moderna, fruto da integração vertical entre a moderna produção e processamento de aço, o comércio de armas expandiu com notável liberdade, com uma liberdade da regulação estatal que não existiu antes e não existiria posteriormente (SAMPSON, 1977). Como afirmou Faltas (1986, p. 284), a “era do *laissez-faire* do capitalismo mundial” foi acompanhada pela “era do *laissez-faire* do comércio de armas”.

Se até meados da década de 1880 o mercado de armamentos internacional era majoritariamente voltado para suprir os exércitos, as duas décadas seguintes marcaram uma grande expansão no mercado internacional de navios de guerra. Ainda que nem todos os países tinham condições de adquirir belonaves modernas, esse segmento do mercado bélico rapidamente se tornou o mais lucrativo do setor e carro chefe das maiores indústrias de armamentos. A liberdade de comércio, o vertiginoso progresso científico-tecnológico na construção naval de então – que tornava os navios mais modernos obsoletos em poucos anos – e o colonialismo em expansão geraram uma grande demanda por vasos de guerra. Em virtude da liberdade de venda de navios de guerra, quase não havia o controle da disseminação de navios de tecnologia naval avançada.²⁸ Este fato contribuía para o surgimento de corridas armamentistas entre países rivais, além de uma constante

²⁸ Os Estados Unidos são exceção notável no período, pois tradicionalmente se preocupavam muito mais do que os europeus em controlar a tecnologia produzida pelo país (SAMPSON, 1977).

preocupação em adquirir navios de tecnologia de ponta – apreensão que, naturalmente, significava maiores vendas e lucros para os grandes estaleiros da indústria naval da época (FALTAS, 1986; MARTINS FILHO, 2010).

Todas estas mudanças afetaram também o processo de desenvolvimento tecnológico. Se até então a inovação era fruto da ação pouco coordenada e muitas vezes de inventores e cientistas individuais, a partir do final do século XIX ela passa a ser dominada por complexos industriais gigantes, como a alemã Krupp ou as britânicas Armstrong e Vickers, que munidos com departamentos de engenharia muito bem financiados que podiam produzir novas tecnologias bélicas em questões de meses (CREVELD, 2000).

A experiência da Primeira Guerra Mundial, contudo, provocou consideráveis impactos neste mercado internacional de armamentos. Progressivamente, a regulação e promoção estatal das indústrias bélicas tornou-se uma característica central deste setor (SAMPSON, 1977). Assim, a política passou a ter mais importância neste mercado: de um lado, existia uma preocupação em regularizar a difusão de equipamento bélico avançado; de outro, a venda de tecnologia militar de ponta, quando existia, era restrita aos aliados mais próximos (FALTAS, 1986). Neste processo, o Estado passa a ter mais impacto também na produção da inovação tecnológica, criada a partir de uma estreita colaboração entre empresas e órgãos estatais e militares municiados por generosos orçamentos (CREVELD, 2000).

Desta maneira, podemos observar que o comércio internacional de navios de guerra passou por importantes mudanças no período estudado. Entretanto, cabe ressaltar que, independentemente do momento histórico, as vendas de armamentos sempre tiveram uma importante perspectiva política. Segundo Faltas (1986), considerações políticas são fatores importantes que influenciam o comércio geral entre os países, mas são fundamentais quando se analisa o mercado internacional de armamentos. Para Catrina (1988), a relevância política da venda de equipamento bélico deriva de três considerações básicas: 1) armamentos, assim como sua transferência, estão estreitamente ligadas a questões de segurança nacional; 2) venda de armas são percebidas como um assunto eminentemente político e são vistas como um gesto de apoio público que transcende seu valor propriamente militar; 3) têm um impacto real ou potencial na distribuição global de capacidades militares.

Para Faltas (1986), se a política é importante nas relações de vendas de armamento, a questão é ainda mais relevante nas transferências de navios de guerra (em especial em

relação aos maiores), pois são extremamente visíveis e frequentemente projetam uma imagem de poder militar e prestígio no exterior. Desta maneira, continua o autor (p. 58),

Considerações de política externa e outros fatores políticos afetam cada decisão específica de importar ou exportar navios. Compradores e vendedores podem utilizar as negociações de vendas de armas para reforçar ou desafiar esferas de influências existentes. Negociações de vendas de armas estão habitualmente vinculadas a outros tipos de negociações de relações político-militares e econômicas.²⁹

Entretanto, a política não é considerada apenas pelo fornecedor de armamentos. De fato, Faltas (1986) ressaltou que ainda que o vendedor use as transferências de equipamento bélico como uma forma de aumentar sua influência no exterior, os importadores de armamento usam as negociações como meio de obter apoio político internacional e reduzir sua dependência de um único fornecedor.

Segundo Catrina (1988), as transferências de armamentos envolvem custos e benefícios, tanto na perspectiva político-militar como na econômica. Para os países exportadores, os benefícios incluem um meio fortemente simbólico de demonstrar apoio político, incrementar sua influência externa, um instrumento para exercer pressão internacional e obter direitos a bases terrestres, aéreas ou navais (caso seja acordado desta maneira), além de ganhos econômicos na balança comercial, em empregos e em acordos comerciais ligados às negociações de armamentos. Os custos político-militares para os fornecedores podem envolver identificação não desejada com ações políticas do país consumidor à participação involuntária em corridas armamentistas ou conflitos externos.

Similarmente, para os países importadores as negociações de armamentos podem criar ganhos no aumento de sua capacidade militar, apoio político do país fornecedor, expressão de prestígio a partir da obtenção de equipamento avançado e meios de satisfazer setores militares insatisfeitos, bem como ganhos econômicos possíveis pela transferência de tecnologia e ampliação de laços comerciais. Entretanto, entre os custos há a possibilidade de perda de autonomia e capacidade de exercer influência com a política externa, identificação negativa com o fornecedor, dreno de recursos econômicos com compra/manutenção de equipamentos e impacto na indústria bélica nacional (CATRINA, 1988).

Cabe ressaltar também que a recusa da venda de armas é também um ato de alta significação política, muitas vezes mais importante do que a aceitação de acordos de transferência. Por fim, devemos nos lembrar como os diferentes países fornecedores encaram a exportação de armamentos. Para as grandes potências militares, o elemento mais importante das transferências de equipamento bélico é o ganho político, uma vez que sua

²⁹ Citado por Martins Filho, 2015, p. 97.

demanda doméstica é grande o suficiente para garantir a viabilidade econômica de suas indústrias de defesa. Já para fornecedores menores, os ganhos econômicos são mais relevantes, porém não deixam de ser políticos também: as exportações estão ligadas ao imperativo político de manter uma indústria bélica nacional viável, garantindo uma capacidade autônoma de defesa e os ganhos de autonomia internacional derivadas disso (CATRINA, 1988).

Uma última questão bastante comum no comércio de armamentos foi a existência de negócios escusos. Como lembra Sampson (1977), subornos, propinas e outras ferramentas deste tipo sempre existiram em muitas indústrias, mas várias razões explicam porque foram frequentes nos negócios de armamentos. A grande maioria dos pedidos eram de governos, onde a decisão poderia muito bem depender de um ou dois indivíduos, cujo apoio tornava-se essencial. As vantagens de se comprar um navio de guerra ou arma, em oposição à outra, eram frequentemente incertas e em muitos casos as negociações eram conduzidas com segredo por razões de segurança nacional. Além disso, por causa de sua forma como a comissão, oficiais e burocratas podiam favorecer encomendas maiores, além da capacidade e necessidades do país, para garantir que sua fatia fosse maior.

A arena doméstica e a política de aquisições

Considerações de política externa são fundamentais para a política de aquisições navais, uma vez que navios de guerra são comprados sobretudo para lidar com ameaças externas, provenientes de outros Estados. Entretanto, seria errôneo ignorar a importância de questões de política doméstica na elaboração e implementação da política naval, como lembram Booth (1980) e Jervis (1995).

A questão econômica é a mais imediata e óbvia consideração doméstica que afeta as decisões da política naval (BOOTH, 1980). Como neste trabalho estamos discutindo a política de aquisições das marinhas, esta ligação fica ainda mais evidente. Em primeiro lugar, não é nenhuma novidade afirmar que a aquisição de equipamento bélico é algo dispendioso. Navios de guerra são, de longe, os sistemas de armas clássicos mais caros que existem, algo que está relacionado tanto à estrutura do mercado internacional de armamentos navais – dominado por oligopólios e cujos únicos compradores são os Estados – como também pelos altos valores envolvidos no desenvolvimento e produção destes artefatos bélicos. Dessa maneira, não é de surpreender que o custo de aquisição das belonaves cresceu exponencialmente (FALTAS, 1986). Além disso, há também consideráveis despesas “ocultas”, necessárias para manter as embarcações em

funcionamento, como tripulações especializadas e manutenção adequada, que muitas vezes representam, num médio prazo, um custo superior à utilizado com a própria aquisição (WHYNES, 1979).

Considerando que o Estado tem recursos limitados para atender demandas muito diversas provenientes da sociedade civil e burocracias públicas, é evidente que considerações políticas são bastante relevantes na tomada de decisão de investir em tecnologia naval. Neste sentido, o peso político das marinhas (ou mesmo das forças armadas) é importante, o que ressalta a importância das relações civil-militares.

Finer (2006) lembrou que os militares, enquanto parte da burocracia estatal, buscam influenciar as autoridades civis para atenderem suas demandas, o que constitui um modelo legítimo e constitucional de intervenção militar na política e que não se diferencia da ação das demais burocracias do Estado. Janowitz (1967), por sua vez, ressalta que os militares se configuram como um grupo de pressão que tradicionalmente busca influenciar as decisões de política de defesa e exterior. Entretanto, sua eficiência como tal depende em grande medida de sua rede de alianças e contatos civis, que para o autor se manifestava em três formas mais comuns: emprego civil para oficiais reformados, atividades em associações profissionais e participação direta na política partidária.

Um importante elemento aqui é a questão do progresso tecnológico, que segundo Janowitz (1967) teve um impacto importante nas relações civil-militares. Segundo ele, as inovações levaram a um progressivo aumento nas capacidades destrutivas dos armamentos, que teve como reflexo uma ampliação nas responsabilidades sociais e políticas dos militares. Naturalmente, a maior responsabilidade redundou em maior participação política, o que levou a frequentes acusações de que os militares ultrapassaram sua área de atuação. Essa tensão, por outro lado, foi maximizada pela falta de clareza das normas institucionais que determinam a atuação militar como grupo de pressão, bem como sua reação à estrutura do controle civil.

Como ressaltado por Huntington (2002), o controle civil é uma questão referente à distribuição relativa de poder entre grupos civis e os militares. Essa relação de poder pressupõe dois níveis, o de autoridade e influência no Estado. De modo sintético, autoridade refere-se à subordinação ou não das forças armadas às instituições civis,³⁰

³⁰ Segundo Huntington (2002), existem duas formas básicas, horizontal e vertical. Quando as instituições civis estão subordinadas aos militares, há uma situação de supremacia militar. De modo inverso, quando são as forças armadas que estão subordinadas à uma instituição soberana e possivelmente outras intermediárias, há um modelo chamado de controle ministerial. Por fim, se os militares não estão subordinados às instituições civis nem exercem supremacia sobre elas, cria-se uma forma de hierarquias duplas (uma civil e outra castrense), denominada independência militar.

enquanto a influência é derivada de quatro fatores: a afiliação de oficiais com líderes civis, interpenetração hierárquica militar (quando oficiais assumem postos em organizações não-militares), os recursos econômicos e humanos disponíveis às forças militares e prestígio. É interessante destacar neste modelo que a influência militar pode ajudar a compreender quando o Estado decide investir em suas forças armadas, bem como pode expor estratégias militares direcionadas para ampliar seu poder na arena doméstica.

Uma questão relevante é a autonomia das forças armadas, elemento chave para o estabelecimento do controle civil de acordo com uma perspectiva institucional. Para Rouquié (1984), a autonomia militar é configurada a partir da alta autossuficiência e o isolamento voluntário dessa instituição perante o restante da sociedade. Finer (2006), de modo semelhante, apontou que as forças armadas se constituem como microcosmos do Estado: possuem seus próprios sistemas de suprimento, logística, engenharia e educação, o que lhes permite uma certa independência. Se de um lado a autonomia militar significa um menor controle civil sobre as atividades políticas exercidas por estas instituições, de outro lado garante um grau de independência de pressões políticas que ofereçam a possibilidade de aprimoramento profissional e consequente aumento da eficiência militar necessária à defesa nacional.

Esse dilema foi encarado pelos principais autores sobre o tema. Huntington (2002) propôs um modelo que chamou de “controle objetivo”, no qual se busca maximizar o profissionalismo militar – através da distribuição de poder político (autoridade e influência) necessário a isso – de modo a estabelecer a supremacia civil. Para ele, esta fórmula permitiria ao mesmo tempo compatibilidade com a democracia e o máximo de eficiência militar, sendo superior ao modelo de controle subjetivo (que é estabelecido por meio de identificação de interesses entre forças armadas e um grupo civil e redundaria numa menor eficiência militar). De modo semelhante, Janowitz (1967, p. 23) afirmou que era necessária uma base realista pela qual se poderia estabelecer o controle civil sem a destruição de uma “desejável autonomia profissional”.

Instituições têm um papel central tanto para a garantia de autonomia profissional para as forças armadas bem como para a manutenção da supremacia civil. Ao estabelecer procedimentos para ação política militar, elas também afetam o modo pelo qual a decisão de aquisição de novos equipamentos bélicos é realizada. Observando o caso argentino nas duas últimas décadas do século XX, Pion-Berlin (2001) destacou a importância das instituições na construção de um forte controle civil sobre a política militar daquele país ao final do século XX. O fortalecimento dos ministérios da fazenda, exterior e da defesa

em assuntos relacionados à segurança nacional minaram a autonomia das forças armadas e capacitaram os civis, criando tecnocratas que estavam fora do alcance das pressões militares.

Na América Latina, as relações civil-militares não foram muito estáveis no período analisado; os casos argentino e brasileiro exemplificam ocasiões de intervenções militares na política. Finer (2006) argumentou que a legitimidade das forças armadas intervirem no processo político está relacionada ao desenvolvimento da cultura política de um determinado país: quanto mais sólidas são as instituições, menores são as chances de aventuras militar na política. Além disso, a possibilidade de uma intervenção dependeria tanto de oportunidades para tal como interesse dos quartéis em fazer isso. Entre as motivações para uma ação política do corpo de oficiais, Finer destaca a percepção dos militares de que eles são representantes do interesse nacional, bem como uma perspectiva mais seccional, na qual buscam interesses institucionais, regionais, sociais ou pessoais. Finalmente, ele também aponta que existem fatores especiais que favoreceriam intervenções militares, como a dependência de um governo civil de apoio castrense para sua manutenção no poder.

Em relação a este último ponto, é interessante que Trinkunas (2001) afirmou que historicamente os governos civis latino-americanos ameaçados usaram quatro estratégias de curto-prazo para prevenir sua queda: agrados, monitoramento, divisão e conquista e por fim sanções. Tais estratégias são baseadas em atitudes de último recurso que procuram cooptar, intimidar e recrutar aliados nas forças armadas, a fim de evitar uma ação militar coesa contra o governo. Somente a primeira estratégia, agrado, envolve diretamente a questão da aquisição de novos equipamentos bélicos. Conforme observado pelo autor, os governos ameaçados procuram obter apoio ao adotar políticas e orçamentos para atender aos interesses individuais e institucionais do corpo de oficiais, a fim de desencorajá-los de intervir na política. Nesse sentido, esta estratégia geralmente se manifesta na forma de oferecer salários e benefícios mais altos, direito de veto e especialmente novos equipamentos e armas.

As relações civil-militares, portanto, são um elemento importante no processo de aquisição de novos equipamentos bélicos quando se analisa o nível de política doméstica. De modo sintético, o poder político dos militares tem peso quando se considera a decisão de comprar ou não novos armamentos; as instituições estabelecem os procedimentos necessários para a escolha do equipamento e fornecedor.

Por fim, cabe fazer um último comentário sobre nossa análise no nível da política doméstica. Ainda que estejamos discutindo o impacto das relações civil-militares, é importante ressaltar que os militares não se constituem num bloco monolítico de poder. Conforme lembrou Janowitz (1967), existem rivalidades significativas dentro das forças armadas, cujos principais são as divergências internas quanto à melhor política militar e externa a ser implementada e conflitos burocráticos entre as forças (marinha, exército e aeronáutica), envolvendo questões como a divisão de orçamentos e responsabilidades militares. Evidentemente, cada uma pode agir como um grupo de pressão, buscando diferentes aliados civis com o objetivo de obter suas demandas. A questão das responsabilidades dentro da política de defesa é particularmente importante, pois esta divisão não apenas ajuda a moldar a divisão orçamentária como também a importância política de cada arma. A rivalidade é bastante significativa com sistemas de armas cujo emprego está inserido numa área fronteira da área de atuação de cada força, o que pode levar a uma disputa acirrada pelo monopólio de sua operação.

As marinhas e tecnologia: considerações institucionais

Tendo feito considerações quanto às relações entre tecnologia e política nos níveis internacional e doméstico, cabe agora analisar tais relações no plano institucional das marinhas. Aqui, nosso foco será tanto no processo de escolha de aquisição de tecnologias específicas como no aspecto de que a tecnologia tem efeitos significativos na organização das forças armadas.

Estas se constituem como uma organização do Estado, no qual compartilham muitos traços comuns às demais burocracias. Entretanto, elas se distinguem por sua função de aparelho armado e voltado para a guerra. Segundo Finer (2006), elas são a parte mais organizada do aparato estatal, algo que deriva de cinco características fundamentais, necessárias para a ação em combate: comando centralizado, hierarquia, disciplina, intercomunicação e *esprit de corps* com correspondente isolamento e autossuficiência. Rouquié (1984, p. 93), por sua vez, destacou que as forças armadas diferem das demais organizações por serem “instituições totais” ou quase isso. Há uma forte valorização de seu elemento militar em oposição ao civil como elemento distintivo; há uma organização coercitiva cuja “autoridade repousa sobre uma atitude de força, ao mesmo tempo física e simbólica”, que se constituem como “burocracias nas quais não são aplicados os mecanismos formais de contra-poder e de limitação da autoridade central”. Finer (2006), por sua vez, ressaltou que as forças armadas são verdadeiros microcosmos do Estado:

possuem seus próprios sistemas de suprimento, logística, engenharia e educação. Em sociedades não tão desenvolvidas, as capacidades técnicas dos militares podem superar a de suas contrapartes civis, o que pode torná-los agentes positivos no desenvolvimento nacional ao serem distribuídos em outras posições no Estado.

Como lembra Huntington (2002), a preocupação profissional do militar em avaliar e calcular as ameaças à segurança nacional nem sempre condiz estritamente com a realidade. Tanto pelas dificuldades de previsibilidade do comportamento humano como pelos próprios interesses corporativos, o militar quase sempre sobrestima as ameaças ao Estado: em sua visão, é melhor errar sobrestimando as ameaças do que as negar. A preocupação com as ameaças – reais ou imaginárias – leva o oficial a sempre insistir no aumento e fortalecimento das forças militares.

Tipicamente, ele deseja forças capazes de lidar com qualquer tipo de ameaça possível, o que faz com que deseje uma ampla gama de sistemas bélicos modernos. Como em geral o Estado é financeiramente incapaz de manter forças amplas o suficiente para lidar com qualquer tipo de contingência, o oficial é levado a fazer uma escala de prioridades. Teoricamente ele deve fazer isso da maneira mais objetiva possível, porém ele tende a enfatizar as necessidades e forças com as quais tem mais familiaridade. De qualquer modo, independentemente da hierarquia de necessidades que ele estabeleça, o militar sempre vai pedir o máximo possível da escala de prioridades (HUNTINGTON, 2002). Assim, podemos compreender que, independentemente da situação, os almirantes argentinos e brasileiros sempre desejaram equipamentos novos, algumas vezes dando prioridade para navios de guerra que nem sempre condizem com as realidades objetivas de defesa de seus países.

Um elemento bastante importante nas decisões da política de aquisições são as divergências internas na força militar. Apesar da estrutura hierárquica militar, elas surgem em relação às decisões a serem tomadas nas “grandes questões” – que incluem decisões da ordem doutrinária ou política – da mesma maneira em que existem divergências e conflitos burocráticos entre as forças e suas armas. Dessa maneira, é impossível pensar os militares como um bloco monolítico de poder. Entretanto, dada a estrutura hierárquica e a proibição da existência de facções organizadas dentro das forças armadas, estas divergências existentes são em geral expressas pelo choque de personalidades destacadas no meio (JANOWITZ, 1967). Assim, considerando as divergências internas existentes e a necessidade de se fazer escolhas de equipamentos adequados à uma determinada política de defesa, surgem diferentes e concorrentes grupos de oficiais que defendem uma

determinada escolha tecnológica, dada suas percepções de ameaças, política externa e interesses corporativos.

Em países como o Brasil, onde as forças armadas gozam de relativa autonomia no interior do Estado e a sociedade e instituições em geral não demonstram grande preocupação sobre temas de defesa, o processo decisório sobre aquisições navais nasce quase fundamentalmente no interior da força naval. De maneira geral, as ideias de aquisições têm origem em setores de engenharia naval, que buscam convencer seus superiores sobre a necessidade ou não de se fazer aquisições. Tanto no nível de engenheiros como nos níveis superiores, formam-se grupos divergentes quanto aos tipos necessários, fornecedores e formas de aquisição. Esses grupos, que Martins Filho (2015, p. 75) chamou de “partidos tecnológicos”, não apresentam necessariamente descordos no campo da política e estratégia.

Cabe sublinhar que o processo de inovação tecnológica naval é um processo externo às marinhas sul-americanas, o que cria novos desafios para se modernizarem, já que as escolhas feitas podem ter efeitos drásticos e duradouros na instituição. Desta maneira, a oficialidade se divide quanto às escolhas tecnológicas de suas marinhas, organizando-se em grupos partidários de determinadas opções que disputam a decisão final da instituição. A escolha definitiva de cada marinha depende tanto do embate de ideias entre os “partidos tecnológicos” como das lideranças de cada marinha, que tendem a influir na decisão ao enfatizar as necessidades e equipamentos com que têm mais familiaridade.

A aquisição de uma determinada tecnologia pode criar grande impacto dentro da instituição naval. Novos equipamentos bélicos podem demandar ou induzir novas necessidades e respostas profissionais. Assim, a incorporação de uma tecnologia pode servir de impulso para um processo de maior profissionalização militar.

No próximo capítulo, buscamos contextualizar como a situação em que se encontravam as marinhas da Argentina e Brasil ao final do século XIX, bem como discutimos o cenário tecnológico e estratégico naval da época. Para isso, retomamos a criação das duas forças navais sul-americanas, destacando suas trajetórias distintas e o modo pelo qual lidaram com o acelerado processo de desenvolvimento tecnológico do período.

A partir do capítulo seguinte, a divisão do texto segue uma periodização segundo importantes pontos de inflexão da trajetória destas marinhas do ponto de vista tecnológico. No segundo, discutiremos a modernização naval na chamada “era dos encouraçados”, um período que se estende até o final da Primeira Guerra Mundial. O terceiro capítulo tratará

do período pós-guerra até 1930, quando a Argentina construiu uma superioridade considerável sobre seu tradicional rival setentrional. No último capítulo apresentamos nossas conclusões finais e um breve epílogo.

Capítulo I: As marinhas no século XIX

Ao final do século XIX, as marinhas da Argentina e Brasil se encontravam em situações bastante distintas, resultado de suas diferentes trajetórias e da própria história das instituições de seus países, que influenciaram seu processo de modernização.

A Marinha do Brasil foi durante a maior parte daqueles cem anos a força naval predominante no cenário sul-americano, servindo como poderoso instrumento para o domínio político do país na região. Herdeira do aparato administrativo e material português, a esquadra brasileira se mostrou essencial tanto nas lutas externas do país como na manutenção da unidade de seu território continental. Contudo, enfrentou um gradual declínio nas últimas décadas do século, tanto por razões políticas como econômicas. Por outro lado, a Armada Argentina existiu apenas num caráter semipermanente até a década de 1870, quando finalmente se estruturou como uma força moderna e vivenciou um processo de acelerada expansão no último quarto do século motivado pela emergência de graves crises com o Brasil e o Chile.

Neste capítulo visamos entender justamente o contexto em que estas duas marinhas se encontravam no apagar do centênio. Para isso, retomamos brevemente a história naval de ambos, procurando entender como considerações políticas externas e domésticas afetaram o desenvolvimento de suas esquadras, bem como a forma como incorporaram as inovações tecnológicas e pensamento estratégico naval que consideravam mais apropriadas para suas necessidades.

Da criação das marinhas nacionais até a Guerra do Paraguai

O surgimento das marinhas argentina e brasileira está inserido dentro do próprio processo de independência nacional e criação do Estado desses países. Há diferenças importantes na criação dessa instituição, resultado dos distintos processos de emancipação e construção do Estado Nacional que vivenciaram.

Nos anos iniciais dos oitocentos, Espanha e Portugal já não eram as potências navais que foram durante os séculos anteriores (KEEGAN, 1990; SCHEINA, 1988). Os navios de guerra que compunham suas esquadras eram resultados do gradual desenvolvimento tecnológico naval da era anterior. A principal embarcação eram os navios

de linha,³¹ que armados com dezenas de canhões lutavam de acordo com um movimento tático chamado formação em linha (ou linha de batalha) que maximizava seu poder de fogo. A fragata era um navio menor, cujo desenho enfatizava a velocidade e capacidade de operar longe de suas bases pelo maior tempo possível. Por esta razão, era ideal para uma ampla variedade de missões: podia atuar junto às frotas de batalha, exercendo reconhecimento tático e ações auxiliares para os navios de linha, bem como operar independentemente em funções de patrulha colonial, proteção e combate ao comércio marítimo (as então chamadas de missões de “cruzeiro”). Essas atividades também eram cumpridas pelas corvetas, versões reduzidas das fragatas (KEEGAN, 1990; PARKER, 2001); havia ainda vários outros tipos de embarcações menores, destinadas sobretudo a missões de escolta e patrulha, cuja nomenclatura variava segundo suas características (número de mastros, formato de velas, etc.) e tradições navais: *sloop-of-war*, brigues, bergantins, escunas, etc.

As limitações tecnológicas do período marcavam o modo pelo qual a guerra naval era conduzida. Os combates eram travados em águas litorâneas, dada as dificuldades existentes em localizar os adversários e na comunicação entre as frotas e a liderança política em terra (KEEGAN, 1990). As marinhas superiores buscavam neutralizar a ameaça de seus adversários através do combate. Caso o oponente se recusasse a entrar em batalha, a frota mais poderosa estabelecia bloqueios (mais próximos ou distantes) sobre os portos inimigos, de forma a forçar o combate ou impedir que o adversário pudesse usar o mar. Outras estratégias foram desenvolvidas pelas marinhas mais fracas visando reverter sua inferioridade. Entre as duas mais importantes, estavam a frota em potência (*fleet in being*) e a guerra de corso (*guerre de course*).

A primeira buscava negar o controle do mar da força mais poderosa, ao manter uma esquadra significativa em seus portos, obrigando o adversário a se concentrar nela e tirando sua iniciativa de ação em outros lugares. A segunda, por sua vez, era uma modalidade de guerra naval que visava atacar o comércio marítimo do oponente, assim afetando sua capacidade de manter o esforço de guerra e a moral da população civil (TILL, 2013). É importante ressaltar que, a despeito das grandes transformações tecnológicas, muitas dessas estratégias continuaram a vigorar nos séculos seguintes.

Esses elementos dominaram o cenário naval das Guerras Napoleônicas (1803-1815), conflito fundamental para o processo de emancipação das colônias ibéricas na

³¹ Existem vários termos em português para este mesmo tipo de navio, conhecido em inglês como *ship of the line*, como *navio de batalha*, *nau de batalha* ou simplesmente *nau*.

América. A Espanha iniciou essa guerra ao lado dos franceses, o que resultou nas invasões britânicas contra o Vice-Reinado do Rio da Prata (1806-1807), onde os nativos da região, sem contarem com a ajuda da metrópole, organizaram suas primeiras forças militares próprias (SCENNA, 1980). Poucos anos depois, a deposição do rei Fernando VII e a ocupação francesa da Espanha provocaram a Revolução de Maio em Buenos Aires em 1810, o que efetivamente iniciou o processo de independência do vice-reino. Portugal, por outro lado, manteve-se aliado à Grã-Bretanha, o que motivou uma invasão francesa em 1807 e a consequente fuga da corte lusitana para o Rio de Janeiro, que então virou o centro do império português.

Essa trajetória distinta dos processos de independência deixou marcas claras na formação das marinhas argentina e brasileira. Com a chegada da família real portuguesa ao Brasil, D. João VI criou uma série de instituições com o objetivo de estabelecer uma estrutura de governo no Rio de Janeiro, dentro da qual se incluía a marinha necessária para garantir o controle de seu império ultramarino. Esse processo foi facilitado pela existência de uma infraestrutura naval básica já existente na colônia, representada pelos arsenais que existiam por todo o território brasileiro, cujos principais eram de Salvador, Rio de Janeiro e Pará, respectivamente (VIDIGAL, 1985).³² Com o estabelecimento dessa estrutura naval no Brasil, D. João pode dar início às suas campanhas militares, realizando expedições bem-sucedidas na Guiana Francesa (1809) e Banda Oriental (1811), ocupando esse último território de forma permanente a partir de 1816 como a Província da Cisplatina. Toda essa organização administrativa foi herdada pelo Brasil em 1822, onde se provou um elemento extremamente útil para a consolidação da independência nacional.

O cenário foi bastante distinto para os argentinos. A Revolução de Maio enfrentou a hostilidade de forças realistas no Alto Peru (Bolívia) e Montevideú. Nesta cidade estava a principal base naval espanhola do Atlântico Sul, *San Felipe y Montevideo*, (SCHEINA, 1988), o que representava uma substancial ameaça já que Buenos Aires não dispunha nem de arsenal, nem de belonaves próprias. Neste cenário adverso, a junta governante da cidade ordenou em 1811 a formação de uma pequena esquadra, com mercantes armados, para fazer frente ao bloqueio espanhol, porém não sobreviveu ao seu batismo de fogo na batalha de San Nicolás, em março daquele ano. Os rebeldes só voltaram a reorganizar uma nova força naval em 1814, quando os espanhóis, já vitoriosos em sua guerra contra a ocupação

³² Existiam estaleiros menores também no Maranhão, Pernambuco, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso, além de outros ainda menores em Maceió, Santos, Paranaguá, Itapagipe (BA) e Ilha Grande (RJ) (VIDIGAL, 1975).

napoleônica, se preparavam para enviar tropas para a América. Novamente foi improvisada uma esquadra, desta vez sob comando do comerciante irlandês radicado em Buenos Aires William “Guillermo” Brown, que obteve uma série de vitórias que permitiam consolidar o controle dos revolucionários nos rios platinos e assegurar a conquista de Montevidéu. A partir de então, o foco do combate às forças realistas mudou e passou a se concentrar em terra, no Alto Peru e no Chile. Ao mesmo tempo, contudo, teve início uma série de insurreições federalistas provincianas contra o governo unitário portenho, que deram início às longas décadas de quase contínua guerra civil entre estes grupos (SPINELLI, 2014; SCENNA, 1980).

Neste novo cenário, a junta de Buenos Aires ordenou a desmobilização e venda de parte de sua esquadra para angariar fundos para a luta contra espanhóis e federalistas em terra, enquanto alguns outros navios passaram a ser usados numa guerra de corso contra a antiga metrópole. Esta terminou oficialmente em 1821, quando a independência das Províncias Unidas do Rio da Prata, proclamada em 1816, já era reconhecida por grande parte dos países americanos e europeus (SPINELLI, 2014).³³ O governo portenho então novamente ordenou a desmobilização e venda do que restava de sua esquadra, estabelecendo um padrão que foi recorrente nas décadas seguintes, no qual as forças navais argentinas eram improvisadas em períodos de necessidade e, estabelecida a paz, desmobilizadas. Neste sentido, como observa Spinelli (2014, p. 92),

As forças navais foram armadas à medida que surgiram as necessidades de guerra e depois eram desarmadas ou tinham suas unidades vendidas para cobrir outras despesas do estado e sua tripulação era licenciada ou passada à reserva. A falta de uma consciência marítima clara, as sucessivas crises políticas e a falta crônica de recursos conspiraram contra o estabelecimento de estratégias de longo prazo que tivessem o mar como fator preponderante.

A situação foi distinta no caso brasileiro, que manteve forças navais permanentes desde a Independência, ainda que nem sempre estivessem organizadas e estruturadas. O processo de Independência do Brasil representou uma ruptura menos radical que o ocorrido na Argentina – exigindo uma menor mobilização nacional para a sua consolidação que garantiu uma maior estabilidade social – como também herdou uma estrutura administrativa minimamente funcional resultante do período em que fora sede do império português, elementos que deram uma vantagem inicial para a monarquia brasileira frente aos seus vizinhos republicanos da América Hispânica (DORATIOTO, 2014).

³³ Outra operação naval desta época que pode ser destacada foi a expedição de Jewett para reivindicar a posse das ilhas Malvinas em 1820. O arquipélago esteve ocupado por tropas espanholas até 1811, quando se retiraram para reforçar a guarnição de Montevidéu (SPINELLI, 2014).

Esse processo foi visível na própria organização da recém-criada Armada Imperial. Além da estrutura administrativa naval já existente no Brasil, o país pode estabelecer sua primeira esquadra nacional a partir dos navios de guerra portugueses então ancorados nos portos nacionais. Ainda que estivessem em geral em péssimo estado de conservação, estas belonaves foram utilizadas para a criação de três forças expressivas (que incluíam navios de linha e fragatas) no Rio de Janeiro, Cisplatina e Bahia. Além destes navios, os arsenais de marinha existentes no país também produziram um amplo número de novas unidades, que permitiram ampliar significativamente a esquadra brasileira, bem como houve adesão em massa de oficiais portugueses no país para a causa da independência (MAIA, 1975; CARVALHO, 2005).³⁴

Conforme aponta Vidigal (1985), a criação da marinha brasileira não decorreu de nenhum planejamento ou conceito estratégico definido, mas sim da constatação de uma situação geoestratégica baseada numa necessidade urgente de garantir a independência nacional. Com a população concentrada em áreas litorâneas, o Brasil de então era basicamente uma sequência de comunidades na costa, cuja única comunicação existente entre elas era por meio das rotas marítimas, já que praticamente inexistiam estradas ligando o vasto território. Na prática, portanto, o país era basicamente um arquipélago que corria risco de fragmentar-se como o que ocorria na América Hispânica. O norte do Brasil (Grão-Pará, Maranhão e Piauí) permanecia fiel à Lisboa, enquanto na Bahia e Cisplatina existiam exércitos portugueses. José Bonifácio foi um dos grandes fiadores da criação da marinha, pois entendia que forças navais eficientes eram um imperativo básico para garantir a unidade de um país continental sob o regime monárquico.

Desta maneira, durante a Guerra de Independência (1822-1825) e aproveitando-se da superioridade naval local das forças brasileiras, a recém-criada Armada Imperial estabeleceu bloqueios nas áreas sob controle português para isola-las, apoiou forças terrestres pró-independência por meio de suporte logístico, transporte e artilharia, bem como neutralizou as forças lusitanas no Brasil (VIDIGAL, 1985). Durante 1823 a esquadra brasileira realizou uma série de ações navais nas regiões onde estavam concentradas as forças portuguesas, assegurando a derrota destas e consolidando o controle brasileiro sobre estes territórios. Assim, ao final do processo a independência brasileira já estava praticamente

³⁴ Essa grande adesão acabou criando preocupações no Rio de Janeiro quanto à lealdade das tripulações, o que levou à contratação de grande contingente de oficiais e marinheiros estrangeiros (sobretudo britânicos), bem como o recrutamento forçado de prisioneiros, escravos e indígenas para evitar o domínio português nos navios brasileiros (MAIA, 1975).

consolidada, ainda que Portugal só reconhecesse essa situação em 1825 após mediação britânica (MAIA, 1975).

Dessa maneira, a esquadra brasileira teve um papel destacado neste primeiro momento, não só na obtenção da emancipação política como também da integridade territorial do país. Como a luta pela independência foi menos acirrada e prolongada no Brasil, houve uma preservação maior da estrutura militar lusitana que resultou na manutenção de um grau de profissionalismo maior, segundo os moldes europeus. Na Argentina – como em grande parte da América Latina – o prolongamento da guerra de emancipação obrigou uma mobilização nacional muito maior, tornando as forças armadas mais abertas aos vários setores da sociedade civil que acabaram diminuindo a coesão institucional e gerando um profissionalismo menor. Desta maneira, elas acabariam presas fáceis para manipulação política, algo que daria origem, junto a outros fatores, ao fenômeno do caudilhismo nestes países (CARVALHO, 2005).

Os anos seguintes à independência de ambos os países foram conturbados, resultantes do próprio processo de consolidação destes novos Estados. As Províncias Unidas do Rio da Prata vivenciaram um período de intensa convulsão social, onde a guerra civil entre os unitários portenhos e federalistas provincianos, a ocupação luso-brasileira da Banda Oriental e a constante ameaça de invasão espanhola marcavam um cenário nebuloso (SCENNA, 1980).³⁵ No caso do Império do Brasil, o grande desafio enfrentado era a manutenção da integridade territorial, no qual sua marinha tinha uma posição fundamental demonstrada ainda em 1824 na repressão à Confederação do Equador (MAIA, 1975). O conflito mais sério, entretanto, iniciou-se em 1825, com a sublevação da Cisplatina e sua subsequente requisição de anexação para as Províncias Unidas do Rio da Prata. Como resposta, D. Pedro I declarou guerra ao governo rio-platense em dezembro daquele ano.

Enquanto o Império contava com exército e marinha regulares e permanentes, o novo presidente argentino, Bernardino Rivadavia, foi obrigado a organizar às pressas suas forças. Apesar disso, os exércitos de ambos eram, grosseiramente, equivalentes: a pequena inferioridade numérica argentina era compensada pela presença de veteranos, cuja experiência de combate fora forjada em intermitentes conflitos (externos e civis) nos quinze anos anteriores. De outro lado, o Brasil tinha uma superioridade inquestionável com suas forças navais que, por serem permanentes, eram mais preparadas e com maior número de unidades: em 1826, o ministro da marinha, Francisco Vilela Barbosa, afirmou que a

³⁵ Os espanhóis chegaram a preparar algumas expedições para retomar o antigo vice-reino – a última foi uma força de dez mil homens em 1818 –, porém elas nunca chegaram à região (SCENNA, 1980).

Armada Imperial possuía 96 navios de guerra. Essa vantagem permitiu aos brasileiros estabelecerem um bloqueio sobre a capital platina que durou até o final da guerra (SPINELLI, 2014).

Buenos Aires convocou novamente o almirante Brown para organizar uma nova esquadra para o país, que levou à criação de uma pequena força composta principalmente por navios mercantes armados, ao mesmo tempo em que declarou guerra de corso contra o Império (SPINELLI, 2014). Apesar da imensa desvantagem numérica perante a Armada Imperial, as belonaves argentinas eram mais adequadas para navegação no estuário do Prata, marcado pela existência de inúmeros bancos de areia e canais estreitos. Desta maneira, Brown partiu para ofensiva, obtendo uma sucessão de vitórias, porém era incapaz de reverter a superioridade de forças brasileiras (MAIA, 1975; VIDIGAL, 1985; DORATIOTO, 2014). No início de 1927 os rio-platenses obtiveram uma sequência de vitórias contundentes em apenas um mês nas batalhas de Juncal, Passo do Rosário (ou Ituzaingó), já em território brasileiro, e por fim na malsucedida expedição imperial contra Cármen de Patagones, base naval dos corsários portenhos localizada no extremo sul da província de Buenos Aires (SPINELLI, 2014).

As derrotas aumentaram a insatisfação de importantes grupos políticos no Brasil com o conflito, que se prolongava graças à incapacidade militar de D. Pedro I, resultando numa deterioração das finanças do governo imperial e num expressivo desgaste político do imperador. Os argentinos também não tinham muito o que comemorar, apesar de suas vitórias recentes: elas não tinham afetado a superioridade naval brasileira, que garantia o controle das principais cidades da Cisplatina (Montevidéu e Colônia de Sacramento) e mantinha o bloqueio que, apesar de suas deficiências, estava levando as finanças platinas ao colapso. O êxito obtido em terra também não pôde ser aproveitado, já que as tropas argentinas não tinham recursos e respaldo político – graças ao retorno dos conflitos políticos entre unitários e federalistas – para avançarem até Porto Alegre (DORATIOTO, 2014).

Diante deste cenário, o presidente Rivadavia enviou um representante para o Rio de Janeiro para negociar a paz, com a proposta de que os argentinos aceitavam ceder a soberania sobre a Banda Oriental para o Império. Esses termos provocaram uma verdadeira sublevação popular em Buenos Aires, resultando na queda de Rivadavia e continuação do conflito, apesar de seu impasse militar. Sob pressão diplomática do governo britânico – que estava insatisfeito com os impactos econômicos do bloqueio brasileiro e da guerra de corso argentina –, Buenos Aires e Rio de Janeiro voltaram a negociar, chegando a um

acordo em agosto de 1828 que estabelecia a independência do Uruguai e a livre navegação do rio da Prata e afluentes (DORATIOTO, 2014).

O fim da guerra não provocou o fim das tensões políticas internas nas Províncias Unidas e no Império. No Brasil, o desgastante conflito contribuiu para a abdicação do imperador e conseqüente fim do Primeiro Reinado em 1831 (DORATIOTO, 2014), enquanto nas Províncias Unidas o principal comandante militar rio-platense, o general Juan Lavalle, ficou tão insatisfeito com os termos da paz que usou suas tropas, juntamente com marinheiros sob as ordens do almirante Brown, para depor do novo presidente, Manuel Dorrego (SCENNA, 1980). Com isso, teve início uma nova fase da guerra civil entre federalistas e unitários que eventualmente levou Juan Manuel de Rosas ao poder. Em 1831 ele firmou o Pacto Federal e, em 1835, reorganizou o Estado na Confederação Argentina e assumiu poderes ditatoriais, governando o país a partir de um nacionalismo antiliberal e de combate aos unitários nas décadas seguintes (DORATIOTO, 2014).

No cenário naval, ao final do conflito a marinha brasileira atingiu seu ápice de poder na era da navegação à vela, atingindo o posto de uma das esquadras mais importantes do mundo e superior a qualquer outra força do hemisfério Sul. Graças ao intenso esforço de construção naval realizado nos arsenais em todo o país, a Armada Imperial contava com 76 navios em prontidão equipados com 975 peças de artilharia e guarnecidos por cerca de 8,4 mil homens, além de mais 15 embarcações em reparos e 9 em fabricação, que somavam um total de 290 canhões (VIDIGAL, 1985). Os últimos anos do Primeiro Reinado foram marcados por um período de estagnação, decorrente de orçamentos menores, mas que não afetaram a posição naval brasileira no cenário sul-americano (MAIA, 1975).

A Armada Argentina foi novamente desmobilizada sob justificativa de economia de recursos e praticamente cessou de existir nos anos seguintes. A estrutura administrativa naval foi bastante reduzida, inclusive com a perda do controle da estratégica ilha Martín García para o exército (SPINELLI, 2014).

O período posterior à Guerra da Cisplatina foi bastante conturbado em ambos países, marcado por guerras civis e externas num período de construção e consolidação dos Estados – bem como suas instituições – nessa região. Somando-se a este quadro de tensões políticas, as marinhas tiveram que se adaptar ao início de profundas transformações da tecnologia naval que eventualmente tornaram suas esquadras dependentes da indústria estrangeira e obrigaram estas corporações a se modernizarem.

A introdução da propulsão a vapor teve um impacto extraordinário sobre a guerra naval. Conforme argumenta Black (2009), essa tecnologia mudou toda a geopolítica do

poder naval, criando vulnerabilidades e possibilidades. Este novo tipo de propulsão tornou o combustível um problema logístico central, aumentando a necessidade de bases, o que influenciou as potências navais a buscarem territórios costeiros ou insulares pelo globo para atender suas necessidades estratégicas. Os navios se tornaram mais dependentes destas bases, porém dentro desta restrição, aumentaram sua mobilidade. As potências navais e industriais foram as principais beneficiárias da nova tecnologia, uma vez que demandava gastos e infraestrutura industrial consideráveis para a construção e manutenção dessas embarcações. Por fim, a introdução do vapor trouxe à tona o grave problema da obsolescência dos navios: se antes os grandes reparos eram necessários ocasionalmente, a partir de então o maquinário demandava atenção contínua e precisava ser substituído conforme tornava-se obsoleto (BRODIE, 1969).

Contudo, o desenvolvimento dessa tecnologia foi gradual, dominado pela liderança britânica, ainda que outros países (especialmente a França) também tenham feito contribuições importantes. Até cerca de 1850 o navio de linha movido a velas ainda era o navio capital das marinhas. O maquinário de propulsão era considerado caro e pesado demais para ser adotado por toda frota; os motores com rodas de pás eram vulneráveis ao fogo inimigo e ocupavam muito espaço, diminuindo o número de canhões embarcados. Dessa maneira, o vapor era essencialmente uma embarcação auxiliar, cujas funções táticas se limitavam a comunicação e reboque. Por outro lado, a ampla mobilidade dos vapores permitia que superassem em muito os navios a vela em missões de caráter anfíbio, o que em algumas ocasiões criou pânicos públicos na Grã-Bretanha face a possível invasão surpresa francesa (GARDINER e LAMBERT, 1994).³⁶

O novo tipo de propulsão só pôde efetivamente ser empregado em navios de guerra oceânicos a partir do desenvolvimento das hélices no final da década de 1830,³⁷ que permitiram a criação das fragatas a vapor, que tinham tanto velas e motores a vapor. Em 1851 os franceses construíram o primeiro navio capital movido a hélice, o *Napoléon* (GARDINER e LAMBERT, 1994).

Uma das dificuldades enfrentadas pelas marinhas para atingir o pleno potencial com os novos motores a vapor eram as limitações que a fabricação com madeira impunha no desenho dos navios. A realidade era que esse material já estava se tornando um

³⁶ Esses temores tiveram um impacto político considerável em alguns momentos, levando o governo britânico a embarcar num custoso programa de construção de fortificações litorâneas (GARDINER e LAMBERT, 1994).

³⁷ Apesar disso, já existiam pequenos barcos a vapor voltados para defesa portuária e fluvial. O primeiro deles foi o *Demologos*, construído pelo inventor norte-americano Robert Fulton em 1814 (BRODIE, 1969).

empecilho para o desenvolvimento tecnológico naval: não só limitava o crescimento do tamanho das embarcações como também se tornou mais vulnerável à artilharia moderna. Ainda em 1822, o coronel de artilharia francês Henri Paixhans sugeriu que a marinha de seu país fosse reorganizada diante das novas tecnologias. Na sua visão, a combinação de uma frota propulsada por vapor com os novos canhões (*shell gun*) que ele desenvolveu, que disparavam projéteis explosivos, permitiria que os franceses finalmente pudessem derrotar a *Royal Navy*. Esse armamento prometia um enorme potencial contra as embarcações de madeira e as principais marinhas rapidamente o adotaram, porém inicialmente ela não era tão efetivo e se desenvolveu num ritmo relativamente lento até o final da década de 1840 (GARDINER e LAMBERT, 1994). Já na Guerra da Crimeia (1853-1856), uma frota russa equipada com estes canhões derrotou a frota turca em Sinope (BLACK, 2009). Ficava evidente a necessidade de prover os navios com novas formas de proteção.

Uma das alternativas mais óbvias para proteger os navios dessas novas armas era mudar o seu material de fabricação. O ferro oferecia uma alternativa que inclusive possibilitava mudanças radicais em seu desenho. Embarcações feitas com este material já existiam desde o século anterior, porém foi apenas a partir da década de 1820 que surgiram navios oceânicos com cascos de ferro na Grã-Bretanha. O Almirantado, contudo, não se interessou por esses vasos e deixou seu desenvolvimento para a indústria privada. Em 1839, a companhia escocesa Laird construiu o primeiro navio de guerra com ferro da história, com o objetivo de vendê-lo por especulação e que acabou adquirido pela Companhia das Índias Orientais. Pouco depois, o governo mexicano comprou navios semelhantes, o que chamou a atenção das lideranças navais britânicas para este tipo de belonave. Entretanto, esta ideia de embarcação acabou deixada de lado pelas potências marítimas, pois a proteção oferecida pelo ferro era inicialmente inferior à esperada (GARDINER e LAMBERT, 1994).

A decisão mexicana de se antecipar às grandes potências navais expõe um comportamento típico das potências menores que, conforme aponta Martins Filho (2010, p. 115), “pareciam especialmente propensas a investir nos últimos fetiches tecnológicos”, enquanto as maiores tendiam a ser mais reticentes em apostar grandes recursos em inovações cuja utilidade militar não estivesse totalmente provada.

De qualquer maneira, uma alternativa para proteger os navios era usar placas de blindagem de ferro. Essa concepção existia há algum tempo e sua introdução ocorreu durante a já mencionada Guerra da Crimeia. Desde o início do conflito, ficou claro para a

aliança franco-britânica que os russos não arriscariam sua frota em combate e que a ação naval estaria concentrada em operações anfíbias. Diante da ameaça dos canhões de munição explosiva, Napoleão III ordenou a fabricação de baterias de artilharia flutuantes (também conhecidas como bombardeiras), pequenas embarcações a hélice equipadas com um ou dois canhões de grosso calibre capazes de bombardear os fortes russos. Como esses navios teriam que atuar sob ameaça das armas inimigas, o imperador francês propôs que fossem protegidos por couraças de ferro. A ideia impressionou os britânicos, que pouco depois também passaram a construir algo semelhante. Ao fim do conflito, ainda que a utilidade de tais vasos fosse discutível, era evidente que a blindagem tinha futuro na guerra naval (GARDINER e LAMBERT, 1994).

A questão era como usá-la em navios de batalha. Novamente, a rivalidade franco-britânica foi essencial neste desenvolvimento. Paris largou na frente e em 1859 lançou o *Gloire*, o primeiro navio couraçado (*ironclad*) oceânico da história. Baseado no desenho de uma fragata grande, era construído com madeira, movido por hélices e protegido por placas de blindagem. A resposta britânica veio pouco depois, com o lançamento, no final de 1860, do *Warrior*, um marco na história naval. Construído com ferro, esta belonave superava todas as demais nos parâmetros de armadura, velocidade e poder de fogo. Seu alto custo financeiro e deslocamento (superior a 8 mil toneladas) também eram impressionantes. Desta forma, o navio de linha perdeu sua posição de principal belonave das esquadras para os novos couraçados (GARDINER e LAMBERT, 1994).

Essas inovações criaram desafios consideráveis para as marinhas sul-americanas, uma vez que estas nações estavam excluídas da Revolução Industrial em curso e viram suas esquadras se tornarem perigosamente obsoletas perante as principais potências navais. Este quadro difícil se tornava ainda mais complicado quando somado às tensões políticas existentes no Império do Brasil e na Confederação Argentina, que se viram envolvidos em conflitos domésticos e externos neste período.

Após a abdicação de D. Pedro I, o Brasil passou por um período regencial até 1841, marcado por uma instabilidade política e eclosão de grande número de revoltas e rebeliões provinciais, no qual foi se consolidando um Estado de caráter monárquico, centralizador e escravocrata. Neste quadro, uma das primeiras ações do novo governo foi reorganizar suas forças militares, sobretudo as terrestres, que sofreram reformas e expurgos em seus quadros pelo regente Padre Feijó, incluindo a criação da Guarda Nacional em 1831, uma organização militar paralela politicamente mais confiável por ser composta exclusivamente por homens que possuíam terras e renda (CARVALHO, 2005).

A Marinha não sofreu processo similar, uma vez que tinha um efetivo menor e era vista como mais coesa, profissional e politicamente mais confiável – sobretudo graças ao seu sistema de recrutamento de oficiais, de caráter muito mais nobre, consequência da manutenção da estrutura naval portuguesa (CARVALHO, 2005). Dessa maneira, o topo da hierarquia naval era recrutado nas mesmas bases sociais que a elite civil imperial, criando-se um sistema de origens e interesses comuns que garantiam estabilidade nas relações entre militares e grupos dirigentes civis, que nos termos de Huntington (2002) refere-se ao modelo de controle subjetivo.

Além de ser politicamente mais confiável, a Armada Imperial também se provou muito útil no combate às agitações e revoltas provinciais do período. Não só ocorreram menos insurreições dentro desta corporação do que no Exército como também, dada a conjuntura brasileira, ela se provou essencial na repressão aos levantes e manutenção da integridade territorial (MAIA, 1975). Considerando que as rebeliões não contavam com forças navais – a única exceção foi a Revolução Farroupilha (1835-1845) – os navios da esquadra imperial foram usados, de modo geral, para realizar bloqueios contra portos rebeldes, transportar e dar apoio – logístico e de fogo – para as tropas imperiais responsáveis por suprimir as revoltas (VIDIGAL, 1985).

A experiência no combate às insurreições provinciais se provou importante para definir as três preocupações estratégicas centrais da Armada Imperial até o final do regime monárquico e que orientaram todo o desenvolvimento do poderio naval brasileiro. Em primeiro lugar, existia a preocupação de dispor de meios navais para a manutenção da integridade territorial do país, que permitisse realizar bloqueios sobre regiões em rebelião, bem como o transporte e apoio à ação de forças terrestres leais. Em segundo lugar, havia a preocupação de operar na Bacia do Prata – onde governo brasileiro buscou assegurar a livre-navegação, necessária para a manutenção da comunicação com a isolada província do Mato Grosso (DORATIOTO, 2014) – no qual as belonaves imperiais precisavam ser adequadas para enfrentar forças navais leves mas apoiadas por fortalezas e artilharia pesada nas margens dos rios. Por fim, era necessário garantir a patrulha da costa brasileira e das principais rotas do tráfico de escravos, no qual se buscava evitar a interferência britânica (VIDIGAL, 1985). Oficialmente, o Rio de Janeiro se comprometeu a combater o comércio transatlântico de escravos em 1830, o que inclusive motivou o estabelecimento de uma pequena divisão naval brasileira na costa africana, baseada em Cabinda, na então colônia portuguesa de Angola (MAIA, 1975).

Apesar disso, a instabilidade política deste período acabou afetando negativamente o desenvolvimento do poderio naval brasileiro, que se modernizou lentamente. Existiam problemas administrativos, muitos deles oriundos da antiga estrutura colonial, carência de oficiais e subalternos e por fim, baixo nível de capacitação profissional, num quadro agravado pelo atraso diante das inovações tecnológicas navais (VIDIGAL, 1985). Para contornar alguns destes problemas, algumas medidas foram tomadas a partir da Regência, porém não tiveram continuidade assegurada. A organização da Marinha foi consolidada apenas no período entre 1848-1862 (ARIAS NETO, 2001).

A modernização naval também foi lenta no que se refere ao material flutuante. Os primeiros navios a vapor que operaram em águas brasileiras datam ainda do período anterior à Independência, em 1819-1820, quando o governo concedeu o privilégio de navegação com estas embarcações na baía de Guanabara e Bahia. Logo após a proclamação, a Armada Imperial adquiriu seu primeiro vapor, o *Bragança*, de origem britânica e que era usado para transporte de passageiros no Rio de Janeiro (MAIA, 1975).

A partir de 1830, novos vapores foram incorporados pela esquadra, sempre funcionando como embarcações auxiliares (VIDIGAL, 1985). É interessante destacar que grande parte destas embarcações foram construídas no próprio Brasil, em estaleiros privados, ainda que seu maquinário fosse importado. Para manter a capacidade nacional de produção de belonaves relativamente modernas, novas oficinas foram construídas no Arsenal de Marinha no Rio de Janeiro (conhecido também como Arsenal da Corte) e um carpinteiro foi enviado para estaleiros europeus a fim de obter capacitação com o novo maquinário ainda durante a Regência. Durante a Guerra dos Farrapos e a Balaiada (1835-1841), ocorreram as primeiras ações bélicas nas quais os vapores foram utilizados em funções auxiliares (MAIA, 1975), e as lideranças políticas e militares apoiaram a aquisições de novas unidades deste tipo porque as viam essencialmente úteis para a manutenção da ordem interna (ARIAS NETO, 2001). Em 1847, a Marinha contava com apenas cinco navios de propulsão mista (motores de rodas de pás e velas), empregados no serviço de correios e patrulha ao tráfego de escravos. Neste ano, contudo, houve a encomenda num estaleiro britânico do primeiro navio de guerra de grande porte com este tipo de propulsão, a fragata a vapor (sistema de rodas) *D. Afonso*, incorporada no ano seguinte à esquadra (VIDIGAL, 1985).

A introdução do vapor impulsionou a necessidade do desenvolvimento profissional da marinha. Entre o período regencial e os primeiros anos do Segundo Reinado foram introduzidas uma série de reformas tanto na educação naval como no recrutamento, bem

como vários planos de reorganização naval que nem sempre tinham continuidade. Estas mudanças, porém, não alteraram o quadro de profunda diferenciação social entre oficiais e praças: enquanto os primeiros eram recrutados entre grupos privilegiados, as últimas eram incorporadas majoritariamente por meio do recrutamento forçado entre populações pobres e excluídas que, junto com as precárias condições a bordo, baixos soldos e disciplina bárbara com castigos físicos, criava um quadro de tensão. Essas condições também afetavam negativamente a capacidade de recrutamento dos marinheiros, num quadro que expunha uma verdadeira fuga generalizada da população do serviço militar (ARIAS NETO, 2001; MAIA, 1975; CARVALHO, 2005).

Na Argentina, a ascensão de Rosas foi seguida de uma reorganização do Estado daquele país, que estabeleceu um modelo de forte autonomia provincial – então dominadas pelos grandes *estancieros* – às custas do enfraquecimento de importantes instituições do governo central. Ele dominou o cenário político argentino por mais de duas décadas e estabeleceu a hegemonia política e econômica de sua província sobre o país – sobretudo a partir do controle da aduaneira de Buenos Aires sobre a navegação do Prata – e uma ditadura pessoal (LYNCH, 2009). Este processo também atingiu as forças armadas. O exército nacional, inicialmente identificado com os líderes unitários, praticamente cessou de existir, num processo em que foi substituído por poderosas milícias provinciais. Essas forças, conhecidas como *montoneras*, eram dominadas pela figura do caudilho, o grande proprietário de terras e chefe político-militar que comandava tropas compostas por *gauchos*, seus funcionários, camponeses e protegidos políticos. Estas milícias tinham caráter semipermanente e eram mobilizadas segundo o interesse do chefe local (SCENNA, 1980).

Neste quadro, a marinha teve sorte semelhante ao exército nacional. Em 1830 foi promulgado um decreto que reduziu drasticamente o aparato naval, cuja esquadra passou a ser composta por apenas duas pequenas escunas e efetivo permanente de algumas dezenas de pessoas. Essa situação permaneceu quase inalterável nas décadas seguintes (SPINELLI, 2014); entre as províncias, apenas Buenos Aires – e em muito menor medida Corrientes – possuíram forças navais neste período (MORENO, 1998). Dessa forma, a frota argentina era praticamente inexistente em tempos de paz; novas forças eram organizadas segundo as necessidades. A sazonalidade e improvisação da esquadra, somada à ausência de uma infraestrutura naval e capacitação técnica adequada (OYAZÁRBAL, 2005) foram elementos que tornaram o processo de modernização da Armada Argentina muito mais difícil, resultando num poderio naval reduzido e uma maior vulnerabilidade

militar perante adversários mais preparados. Neste sentido, cabe ressaltar que a ocupação britânica das ilhas Malvinas, iniciada em 1833, foi bastante facilitada pela ausência de poder naval adequado como também pelo pouco interesse dos dirigentes portenhos no arquipélago (SPINELLI, 2014).

Um exemplo das dificuldades para modernização naval pode ser claramente visto na introdução da propulsão a vapor na Argentina. Em 1816, o coronel de marinha Martín J. Thompson, então representante argentino nos Estados Unidos, propôs ao seu governo a contratação de uma empresa norte-americana para explorar o uso destes navios no Prata, porém não obteve resposta e o assunto acabou deixado de lado por décadas (LONZIÈME, 1970). Entre as décadas de 1820 e 1840 houve tentativas efêmeras de estabelecer a navegação a vapor na região sob bandeira argentina, contudo não tiveram o efeito desejado. Foi apenas em fins de 1848, sob grande sensação pública, que a marinha argentina obteve seu primeiro vapor, o *La Merced*, um antigo navio brasileiro construído em ferro que utilizava o sistema de rodas de pás e era armado com dois canhões (CAILLET-BOIS, 1944; ASCHIERO, 2007).

Se a instabilidade política do período levou o Império a ter uma política mais cautelosa perante os vizinhos, o mesmo não ocorreu na Confederação Argentina. Rosas esteve repetidamente envolvido em conflitos armados, tanto no cenário doméstico como no externo, os quais eram frequentemente interligados (DORATIOTO, 2014). Neste cenário perigoso, Rosas ainda tinha que lidar com a debilidade naval argentina, que se tornou uma vulnerabilidade crônica de seu país durante todo o seu governo. Entre 1838-1840, a França estabeleceu um bloqueio sobre Buenos Aires, executado por um pequeno esquadrão. Ao fim dessa operação, o caudilho improvisou novamente uma esquadra – outra vez organizada por Brown – para atacar com sucesso seus inimigos no Uruguai, tanto os unitários argentinos exilados como o presidente Fructuoso Rivera e os *colorados* (SPINELLI, 2014). Suas vitórias em água e terra permitiram que ele e seu aliado *blanco*, Manuel Oribe, controlassem quase a totalidade do pequeno país platino, porém despertaram oposição tanto do Brasil, que temia que Rosas visava anexar a nação vizinha numa tentativa de reconstruir o antigo vice-reino (DORATIOTO, 2014), e da Grã-Bretanha e França, insatisfeitas com o fechamento do comércio no Prata. Em meados de 1845, uma poderosa frota anglo-francesa capturou toda a esquadra de Brown e impôs um novo bloqueio sobre Buenos Aires, que só teve fim entre 1847-1848 (SPINELLI, 2014).

Em 1850, Rosas parecia ter vencido praticamente todos os seus adversários e contava com grande prestígio dentro e fora da Argentina. Contudo, sua posição não estava

tão consolidada como se poderia considerar. O controle rigoroso estabelecido nos rios interiores da Confederação criou uma insatisfação nas províncias, que viam seu comércio afetado negativamente pelo domínio portenho (LYNCH, 2009). O Rio de Janeiro, por sua vez, desconfiava profundamente do caudilho e decidiu isolá-lo politicamente. O Brasil então se via como a única monarquia da região cercada de inimigos potenciais. Esta imagem tinha uma importante função de fortalecer a unidade nacional e não deixava de ter algum precedente, uma vez que as repúblicas hispânicas do continente tinham certo receio de uma monarquia continental, governada por uma dinastia europeia e vista como herdeira do expansionismo colonial português. As elites imperiais, por sua vez, temiam o estabelecimento de uma república poderosa no Sul, na medida que sua existência poderia incentivar movimentos republicanos dentro do próprio Brasil (DORATIOTO, 2010).

Com o início do Segundo Reinado e o fim das rebeliões internas, o Império conseguiu estabelecer uma política platina mais ativa, que ganhou seus contornos definitivos após a ascensão do Partido Conservador ao gabinete no final da década de 1840. A política brasileira para a região se baseava em alguns objetivos básicos: consolidação das fronteiras a partir de um princípio de *uti possidetis*; garantia da livre-navegação dos rios internacionais platinos – algo fundamental para manter as comunicações com Mato Grosso; apoio à independência do Paraguai e Uruguai; finalmente, contenção da influência de Buenos Aires. Segundo a lógica dos conservadores, caso Rosas conseguisse anexar Montevideú e Assunção, ele teria condições de controlar a navegação do Prata e ampliaria as fronteiras com o Brasil, tornando a guerra entre ambos inevitável, uma vez que existiriam muitos pontos vulneráveis para uma invasão argentina (DORATIOTO, 2014).

Assim, em 1851 rapidamente se formaram duas alianças em disputa, que logo deram início à Guerra do Prata (também conhecida como Guerra contra Oribe e Rosas) em agosto. De um lado estavam o Império, as províncias argentinas de Entre Ríos e Corrientes, lideradas pelo federalista Justo José de Urquiza, os *blancos* uruguaios e seus aliados unitários que se opunham à Confederação Argentina sob Rosas e o Uruguai de Oribe. Assim como antes, existia uma grande superioridade naval brasileira, que permitiu ao país iniciar o conflito com importante vantagem militar. Enquanto a esquadra argentina era basicamente inexistente (LONZIÈME, 1970),³⁸ o Império contava com uma significativa frota em Montevideú, incluindo vapores (MAIA, 1975). Neste sentido, além da

³⁸ Como em momentos anteriores, a Confederação improvisou uma pequena esquadra a partir da aquisição de navios mercantes, composta de alguns vapores e brigues/escunas (ASCHIERO, 2007). Esta força, contudo, não entrou em confronto com as belonaves imperiais (MAIA, 1975).

superioridade numérica, os brasileiros contavam com uma vantagem tecnológica importante, graças à posse destes últimos tipos de navios.

A superioridade naval imperial provou-se essencial para o desfecho do conflito, tanto ao impor um bloqueio sobre Buenos Aires como também no transporte e apoio às tropas aliadas – Urquiza não contava com forças navais próprias (LONZIÈME, 1970) – ao mesmo tempo em que cortou as comunicações inimigas. Após uma rápida e bem-sucedida campanha no Uruguai, o exército aliado sob comando de Urquiza obteve uma vitória decisiva contra as forças *rosistas* em Caseros. Derrotado no campo de batalha, Rosas fugiu para o exílio (MAIA, 1975).

A vitória aliada teve consequências importantes. O Império conseguiu atingir seus principais objetivos na região: se livrou de Rosas, garantiu a livre-navegação na região, obteve um vantajoso acordo de delimitação de fronteiras com o Uruguai e conseguiu o reconhecimento da Confederação Argentina da independência paraguaia. Neste sentido, o Brasil estabeleceu um equilíbrio de poder amplamente favorável a si na bacia platina. Na Argentina, seguiu-se uma nova reorganização do Estado, resultando na promulgação de uma constituição federal em 1853. A província de Buenos Aires, entretanto, recusou-se a aceitar o novo regime e tornou-se autônoma, decisão que retomou a intermitente guerra civil no país. A unificação ocorreu apenas em 1862 com o surgimento da República Argentina, um ano após o general portenho Bartolomé Mitre obter uma vitória em Pavón sobre as forças confederadas de Urquiza, com a qual reestabeleceu a hegemonia de Buenos Aires e tornou-se o novo presidente da república (DORATIOTO, 2014).

No plano naval, a experiência da guerra teve impactos importantes nos planos de modernização da Armada Imperial. A batalha de Tonelero, no qual os vapores rebocaram os navios a vela rio acima sob fogo inimigo, pôs fim às restrições que parte da oficialidade tinha em relação aos navios com o novo tipo de propulsão. Logo após o conflito, o ministro da marinha, conselheiro Manuel Vieira Tosta, escreveu em seu relatório que considerava necessário um aumento no número de vapores na esquadra brasileira (MAIA, 1975; VIDIGAL, 1985). Esse pedido deu início a um processo de intensa modernização tecnológica da Armada Imperial, que marchava definitivamente rumo à era do vapor.

Ainda em 1852 chegou ao país a fragata a vapor (sistema de rodas) *Amazonas*, que fora encomendada num estaleiro britânico no ano anterior. Pouco depois, a Armada Imperial fez uma nova encomenda em estaleiros daquele país por quatro canhoneiras. A aquisição destes navios, da classe *Magé*, visava a criação de uma pequena força de patrulhamento contra o tráfico negreiro. Chegaram ao Brasil apenas em 1854, onde se

tornaram os primeiros navios da esquadra que possuíam hélices. Entre 1854 e 1858 foram incorporadas doze novas canhoneiras, adquiridas na Grã-Bretanha e França e desenhadas para operação em rios. Além destas, houve também a construção, no Arsenal do Rio de Janeiro, da canhoneira *Ipiranga*, de projeto nacional e que se tornou o primeiro navio com hélice fabricado no país. Em termos de artilharia, a maior parte dos canhões brasileiros era dos antigos canhões de alma lisa, fabricados em ferro ou bronze e de carregamento pela boca. Apesar disso, a Armada já contava com alguns poucos armamentos modernos por volta de 1850, quando já possuía algumas unidades de canhões Paixhans (MAIA, 1975; VIDIGAL, 1985).

A modernização naval avançou de forma mais lenta na Argentina. Tanto a Confederação como Buenos Aires não se preocuparam em desenvolver uma estrutura adequada para a criação de uma marinha durante esta nova fase da guerra civil. Assim como em outros momentos, as forças navais eram improvisadas segundo as necessidades imediatas, em geral para oferecer suporte às tropas em terra (LONZIÈME, 1970).³⁹ Num primeiro momento, a Confederação contava com uma esquadra superior que incluía vapores (incluindo o *Correo*, primeira belonave argentina dotada de hélices e adquirida em 1852), muitos dos quais comprados no Brasil, enquanto Buenos Aires tinha apenas escunas e bergantins sob sua posse. Ao final da década, contudo, a vantagem se inverteu: em 1859, quando a segunda fase do conflito se intensificou, as forças confederadas já não contavam com uma esquadra própria, obrigando-as a improvisar uma nova, enquanto os portenhos tinham à sua disposição seis vapores e outras embarcações menores. Assim como em outros momentos, o fim dos conflitos foi seguido de uma nova desmobilização da frota de ambos e venda dos navios; as únicas unidades mantidas na ativa foram os vapores *9 de Julio* (antigo *Correo*), que pertencia à Confederação, e o *Guardia Nacional*, de Buenos Aires (CAILLET-BOIS, 1944; ASCHIERO, 2007).

A vitória brasileira na Guerra do Prata estabeleceu uma hegemonia naval e política do Império sobre a região, mas não pôs fim as tensões locais. Por fim, as já estremecidas relações entre Brasil e Grã-Bretanha por causa do tráfico de escravos se esfriaram ainda mais com novos incidentes diplomáticos. Neste cenário belicoso, tanto o Império como a Argentina se prepararam para novos conflitos armados.

³⁹ Um exemplo interessante desse imprevisto neste período ocorreu em 1853, quando o governo de Buenos Aires obteve várias embarcações ao subornar o comandante das forças navais da Confederação, o norte-americano John Halsted Coe (LONZIÈME, 1970; ASCHIERO, 2007).

Para o Brasil, a crise com o Paraguai reforçou a necessidade de obter uma esquadra capaz de realizar operações fluviais, já que os rios eram as principais vias de comunicação com o interior do continente e seriam essenciais para um eventual conflito. Foi dentro desta perspectiva que o Rio de Janeiro adquiriu a série de canhoneiras citadas antes. Em 1857, o governo imperial enviou o almirante Joaquim Marques Lisboa – futuro Marquês de Tamandaré – para a Grã-Bretanha para fiscalizar a construção dos navios brasileiros naquele país e inquirir a possibilidade de adquirir algumas das modernas belonaves usadas na Guerra da Crimeia. O almirante acabou decidindo encomendar novas canhoneiras de pequeno calado que fossem adequadas para operação na Bacia do Prata (MAIA, 1975; VIDIGAL, 1985). Na Argentina, imersa num novo período de guerra civil e sem uma estrutura naval-militar mais institucionalizada, o processo de modernização foi mais tímido e se centrou nas forças terrestres (SCENNA, 1980).

No cenário naval internacional, as duas décadas seguintes à incorporação do *Warrior* foram de intenso desenvolvimento tecnológico nas potências industriais, com grandes debates sobre o desenho e atributos dos futuros navios de guerra, em especial das novas gerações de couraçados. Conforme argumenta Brodie (1969, p. 214), o processo de rápida mudança tecnológica deste período, especialmente na armadura e artilharia dos grandes navios de guerra, teve consequências políticas mais importantes do que os detalhes deste processo. Praticamente não existia nenhuma estabilidade quanto ao material naval, “onde uma esmagadora superioridade naval poderia evaporar em menos de uma década”. Conforme explica Martins Filho (2010, p. 12), os desenvolvimentos nestes campos tomaram forma de uma espécie de dialética, marcada pela “corrida inglória da resistência dos materiais contra a capacidade de penetração de disparos cada vez mais potentes”. Neste sentido, ele lembra que a rapidez em que as inovações surgiram provocou uma aguda instabilidade política, além de aumentar consideravelmente o custo da modernização naval e transformá-lo em um grave problema fiscal.

Até então, os canhões navais ainda eram largamente semelhantes àqueles existentes três séculos antes nos antigos galeões. Entretanto, inovações desenvolvidas desde a década de 1850 estavam revolucionando a capacidade de penetração da artilharia moderna, que incluía os canhões de ferro fundido, com alma raiada e de carregar pela culatra (*breech-loader rifling gun*), a pólvora de queima lenta e os projéteis que penetravam na blindagem desenvolvidos por Joseph Whitworth. Entretanto, a invenção mais revolucionária neste campo foi a do canhão embutido (*built-up gun*). Com estas inovações, o princípio da

blindagem dos navios passou à defensiva, ameaçado pela superioridade da artilharia moderna (BRODIE, 1969; MARTINS FILHO, 2010).

Neste cenário de instabilidade material naval existente, os países se defrontavam com sérias questões no desenho de seus navios de guerra. Existia uma tensão entre as qualidades de blindagem, armamento, tamanho, velocidade e capacidade de navegação, onde o foco em uma característica afetava negativamente as demais qualidades. Esse processo era ainda intensificado pela espiral de crescimento dos custos para a fabricação de uma belonave moderna (BLACK, 2009). A situação era particularmente mais grave nos navios capitais, principais representantes do poder naval de um determinado país. Por esta razão, não se estranha a diversidade de desenhos de belonaves distintas que foram construídos neste período. Para ficar apenas no caso britânico, foram desenvolvidos o navio de bateria central (*centre battery ship*), o navio de torres (*turret ship*) e o navio de defesa costeira (*coastal defence ships*), voltado à defesa de águas próximas. Todos estes tipos de embarcação tinham diferentes respostas para a introdução da artilharia embutida e proteção (GARDINER e LAMBERT, 1994).

A mudança tecnológica rápida não se restringia apenas aos navios capitais, sendo igualmente importante nas embarcações menores. A Guerra Civil Norte-Americana (1861-1865) foi marcada tanto por seus embates fluviais como pela luta entre o bloqueio da União e a guerra de curso da Confederação. Ambos os lados construíram seus próprios couraçados, dos quais o mais avançado era o *Monitor*, uma embarcação fortemente blindada e com um moderníssimo canhão embutido numa torre giratória. Esse modelo de belonave teria um impacto significativo no desenho posterior dos navios de defesa costeira, bem como nomeou os tipos posteriores de embarcações fluviais. Finalmente, cabe ressaltar que o uso de corsários rápidos (fragatas, corvetas e mercantes armados) pelos confederados expôs a grande vulnerabilidade dos navios mercantes e o potencial da *guerre de course*. Como resultado, a experiência do conflito teria consequências importantes no desenvolvimento dos navios menores, em especial dos especializados em missões de cruzeiro (GARDINER e LAMBERT, 1994).

A política de construção naval destas belonaves ficou pouco clara e incerta desde a adoção da propulsão a vapor. Como esses navios eram desenhados para operarem de modo independente por longos períodos, em missões de patrulha (muitas vezes em regiões onde inexistia infraestrutura adequada) e proteção de comércio, as lideranças navais enfrentavam questões importantes sobre as características imperativas para estas embarcações, especialmente em termos de autonomia de ação, velocidade, proteção e

número de unidades necessárias. Por isso, não estranha que estas considerações dominaram seu desenvolvimento tecnológico.

Diante do alto consumo de carvão dos motores a vapor de então, as fragatas e corvetas mantiveram o uso de velas, que permitiam uma economia considerável de combustível necessária para as missões de longa duração. Enquanto os navios capitais abandonaram esse sistema de propulsão por completo desde a década de 1870, as velas continuaram presentes no desenho dos navios menores por mais tempo, com algumas unidades desenhadas com elas mesmo na década de 1890. Outra questão importante, ressaltada pela experiência da guerra civil norte-americana, era a velocidade. Um elemento óbvio nesta questão era o peso de deslocamento dos vasos de guerra, algo determinado sobretudo pelo material de construção do casco, armadura e armamento. Similarmente, essas considerações também influíam nos custos. Por isso, manteve-se a construção destas belonaves com casco de madeira revestido com ferro, mesmo quando os navios capitais eram construídos totalmente com o último material; a proteção de couraças existia apenas nas áreas mais críticas das embarcações (em geral no entorno do maquinário) e seu armamento era inferior aos das principais unidades, o que implicava que estas belonaves usariam sua velocidade para evitar enfrentar os navios capitais em combate. Essas questões se refletiam mesmo nos vasos de cruzeiro desenhados para auxiliar as esquadras de batalha, ainda que sua blindagem e armas fossem ligeiramente superiores. A partir da década de 1870, estes navios teriam sua denominação alterada, passando a ser conhecidos como cruzadores (GARDINER e LAMBERT, 1994).

Por fim, este período também foi marcado pela invenção de um novo tipo de armamento naval que teve consequências revolucionárias: o torpedo autopropulsionado, desenvolvido pelo engenheiro britânico Robert Whitehead enquanto trabalhava para a marinha austríaca em 1866. O nome torpedo foi criado pelo inventor norte-americano Robert Fulton no início daquele século para denominar o armamento que hoje chamamos de mina naval e era aplicado para outros dois antecessores desta moderna arma, o rebocado por um cabo (*towed torpedo*) e como o de lança ou vara (*spar torpedo*); o último foi usado com sucesso amplamente divulgado na Guerra Civil Norte-Americana. A grande inovação de Whitehead foi desenvolver o torpedo autopropulsionado, que permitiu que navios menores atacassem fatalmente os maiores e saíssem ilesos. O modelo Whitehead tornou-se um sucesso comercial rapidamente e praticamente todas as principais potências navais adquiriram a nova arma em poucos anos (GARDINER e LAMBERT, 1994).

Essas inovações foram bastante importantes para a modernização naval brasileira e argentina neste período, que se viam num contexto internacional tenso no qual a posse de armamentos navais modernos era vista como essencial para garantir a soberania e os interesses nacionais. Desde a queda de Rosas, o maior obstáculo ao Rio de Janeiro em sua política platina passou a ser o Paraguai, então uma das nações mais isoladas do continente e que condicionava a livre-navegação no rio homônimo a um acordo favorável a si na definição das fronteiras entre os dois países. Conforme o impasse entre ambos foi se prolongando, a hipótese de uma solução militar passou a ser contemplada (DORATIOTO, 2014). Em 1855, após um incidente diplomático, o Brasil enviou uma expedição naval para Assunção para negociar o direito de navegação no rio Paraguai com o então presidente Carlos Antonio López, obtendo um acordo provisório por esta exemplar ação de diplomacia naval (MAIA, 1975; SCHEINA, 1988).

A expedição e a piora nas relações indicavam a necessidade de se aparelhar para um possível conflito, no qual as vias fluviais seriam essenciais. Desde o início da década o presidente paraguaio realizou um processo de modernização militar. Com sua morte em 1862, seu filho Solano López assumiu o governo e deu continuidade ao projeto de expansão militar, ao mesmo tempo em que tomou uma postura externa mais agressiva, rompendo o isolamento do Paraguai ao perseguir seus interesses fora do país ao participar das questões mais amplas da Bacia Platina (DORATIOTO, 2010).

Neste cenário, a modernização da Armada Imperial dava grande ênfase na aquisição de canhoneiras fluviais desde meados da década de 1850. Além das unidades adquiridas na Europa, outras também foram construídas no Brasil, tanto em estaleiros privados (como o Ponta d' Areia, de propriedade do barão de Mauá) como nos estatais. Houve também uma preocupação em desenvolver forças oceânicas. A corveta *Nichteroy*, construída até 1863 no Arsenal de Corte, foi o maior navio de propulsão mista construído no país e a primeira unidade da Armada que possuía artilharia naval moderna, com seis canhões Whitworth de aço, carregamento pela culatra e alma raiada (MAIA, 1975).

O esforço da modernização naval e a mudança no processo de fabricação das modernas belonaves no mundo industrializado foram assuntos que alimentaram polêmicas no Brasil. Como lembra Ferraz (1998), durante o período imperial a Câmara e o Senado tinham papel destacado no processo de implementação da política de defesa no país, o que implicava que as decisões de modernização militar eram publicamente debatidas. Um dos campos mais controversos do período foi a questão da construção naval, na qual existiam divergências. Existiam aqueles que defendiam a aquisição de embarcações e armamentos

modernos no exterior, enquanto outros grupos ressaltavam a importância do desenvolvimento de uma indústria naval moderna no país para diminuir a sua dependência externa. Estes últimos, por sua vez, também estavam cindidos entre apoiar os estaleiros privados ou se concentrar em arsenais do Estado (VIDIGAL, 1985).

Em meio aos debates sobre os rumos da modernização naval, ocorreu a chamada questão Christie, que evidenciou uma vulnerabilidade brasileira perante as grandes potências navais. Este incidente gerou uma grave crise política no país, criando uma verdadeira revolta popular contra a humilhação perante a Grã-Bretanha, o rompimento das relações diplomáticas com Londres e fragilizou o recém-empossado gabinete liberal (DORATIOTO, 2010). Em meio a este estado espírito, foi realizado um programa de subscrição popular para obter fundos para a adquirir um moderníssimo couraçado para a Armada Imperial. Em 1864 foi iniciada a fabricação do *Brasil*, o primeiro couraçado do país e da América Latina – totalmente produzido em ferro –, construído no estaleiro francês em La Seyne (MAIA, 1975; ENGLISH, 1986).

Mais grave, contudo, foi a crise iniciada em 1863 no Uruguai. Naquele ano o caudilho *colorado* Venancio Flores invadiu seu país com apoio – tanto por razões políticas domésticas como internacionais – do presidente argentino, Mitre. Neste cenário, as circunstâncias políticas colocaram o Brasil e Argentina numa posição de interesses similares, o que os levou a iniciar uma colaboração, facilitada pela existência de governos liberais em ambos. Mitre via a possibilidade de construção de um projeto de cooperação internacional, no qual ambas potências exerceriam uma hegemonia compartilhada sobre a Bacia do Prata e assim superariam a sua tradicional rivalidade (DORATIOTO, 2010).

No Rio de Janeiro, o governo liberal buscava recuperar o seu prestígio e se viu em meio a um espírito público mais belicista resultante da questão Christie, o que favoreceu a decisão de intervir no Uruguai com respaldo argentino a partir de meados de 1864. A superioridade naval e militar da aliança brasileira-colorada obteve uma vitória sem grandes dificuldades na chamada Campanha Oriental, que terminou no início do ano seguinte (MAIA, 1975). Diante deste cenário, Solano López atacou o Brasil em dezembro de 1864, dando início à Guerra do Paraguai (DORATIOTO, 2010). Naquele momento, a Armada Imperial contava com 45 belonaves – das quais 33 eram a vapor e 12 a vela (VIDIGAL, 1985). A esquadra paraguaia, que fora em grande medida improvisada pouco antes da guerra, teve sua força ampliada com o início do conflito tanto por meio da captura de navios brasileiros e argentinos como pela conversão de mais mercantes e contava com 23 vapores,

cinco navios a vela e ao menos 15 embarcações menores, que totalizavam cerca de 99 canhões (MAIA, 1975).

Após a invasão do Mato Grosso, o exército paraguaio entrou em território argentino, de onde pretendia avançar para um ataque contra o Rio Grande do Sul. Esta decisão provou-se desastrosa e a Argentina, cujas principais lideranças encontravam-se divididos em relação ao conflito, também declarou guerra à López. Pouco depois, em maio, o Império, a Argentina e o Uruguai assinaram o Tratado da Tríplice Aliança (DORATIOTO, 2010). Em termos navais, a Armada Argentina era bastante inferior tanto à força brasileira como à paraguaia. Era composta de apenas seis vapores (o *Guardia Nacional*, um antigo vapor da *Royal Mail* e que fora armado com 11 canhões obsoletos, era a única unidade em condições de combate) e algumas pequenas embarcações (OYARZÁBAL, 2005; SCENNA, 1980; CAILLET-BOIS, 1944).

Uma rápida comparação destas forças navais mostra que o Império tinha uma superioridade significativa, ainda que os brasileiros tivessem problemas quanto ao calado de seus navios principais – grandes demais para operações fluviais – e não dispusessem de informações sobre o território paraguaio, enquanto a frota guarani era totalmente adequada. Na realidade a improvisação de uma esquadra já não oferecia a mesma capacidade de combate que ocorria na era à vela. Mesmo que os navios mercantes recebessem armamento moderno, eles careciam de qualidades de couraça, velocidade e proteção adequada do maquinário que as belonaves construídas como tais tinham. A vantagem brasileira tornou-se maior conforme o país mobilizou seus arsenais e encomendou novos navios de guerra no exterior. Em 1865, o couraçado *Brasil* foi incorporado pela Armada Imperial, que também assumiu a construção de mais cinco monitores couraçados (*Silvado, Bahia, Lima Barros, Herval, Mariz e Barros*) paraguaios que estavam em construção na Grã-Bretanha e França, como também encomendou mais duas unidades (classe *Colombo*) em estaleiros britânicos; todas estas embarcações já estavam em operações em 1866. No ano seguinte, mais quatro canhoneiras foram adquiridas em estaleiros franceses (classe *Henrique Dias*) (MAIA, 1975).

Quando o *Brasil* ficou pronto, o governo francês embargou a entrega desta belonave como forma de garantir sua neutralidade na guerra sul-americana. Esta decisão, ainda que revertida pela diplomacia imperial, fortaleceu os argumentos no Rio de Janeiro que defendiam a construção naval em solo pátrio. Com isso, teve início um dos programas mais ambiciosos de fabricação naval. No Arsenal da Corte foram construídos uma canhoneira em 1865 (*Taquari*), três couraçados (*Tamandaré, Barroso e Rio de Janeiro*)

entre 1865-1866, duas bombardeiras/canhoneiras (classe *Pedro Afonso*) e uma corveta (*Guanabara*, renomeada posteriormente para *Vital de Oliveira*) entre 1866-1867, seis monitores (classe *Pará*) entre 1867-1868, bem como teve início a fabricação, em 1868, da corveta-couraçada *Sete de Setembro* (que acabou finalizada apenas em 1873). Além disso, houve novas construções também no Arsenal de Mato Grosso e no estaleiro de Ponta d'Areia. Para garantir essa mobilização, houve também uma modernização tanto das instalações como do pessoal envolvido na construção naval, que incluiu tanto o envio de engenheiros brasileiros para o exterior (sobretudo na Grã-Bretanha e Estados Unidos) como também a contratação de técnicos estrangeiros (VIDIGAL, 1985; MAIA, 1975).

A superioridade imperial na água era tamanha que Tamandaré assumiu o comando de todas as forças navais aliadas – então basicamente brasileiras, mas que também incluíam os navios portenhos num primeiro momento⁴⁰ –, mesmo quando as operações se concentravam em território argentino, algo que contrastou com a situação em terra, onde cada exército era comandado por um representante de seu país e o comando aliado, oficialmente designado para Mitre, era na prática determinado por um conselho de guerra. Não obstante, já no início do conflito ficaram patente algumas de suas deficiências. Frequentemente houve críticas, tanto no Brasil como nos países aliados, de que a Armada carecia de iniciativa de ação, mantendo-se imóvel durante longos períodos que permitiam aos paraguaios se reorganizarem (DORATIOTO, 2010) mesmo que em várias ocasiões existissem justificativas válidas para o imobilismo da marinha – incluindo uma constante dificuldade logística, sobretudo na carência de carvão (ARIAS NETO, 2001).

De qualquer maneira, o poderio naval brasileiro foi fundamental para decisão do conflito. Em junho de 1865, uma força imperial aniquilou a frota paraguaia em Riachuelo, o que inviabilizou a estratégia ofensiva e isolou completamente Assunção. A partir de meados de 1867, já em território paraguaio, a Armada Imperial também foi essencial no cerco à fortaleza de Humaitá, o último obstáculo que impedia o avanço aliado até a capital guarani. A lentidão nas operações e pouca ousadia da marinha brasileira para realizar a ultrapassagem da fortificação provocaram uma verdadeira crise no comando aliado, expondo as desconfiças existentes. Pressionada pelos argentinos, o imperador e o público brasileiro, a Armada Imperial finalmente realizou a operação em fevereiro de 1868,

⁴⁰ Os navios argentinos foram usados apenas em operações auxiliares. Tamandaré considerava que estas embarcações pouco úteis e suas ações ocorreram apenas em território argentino até abril de 1866, o que lhe valeu algumas críticas de Buenos Aires. Apesar disso, ele convidou os oficiais desse país (incluindo o comandante da marinha, o chefe-de-divisão José Muratore) para servirem nas embarcações brasileiras em postos idênticos (DORATIOTO, 2010).

sem sofrer perdas significativas. Com a queda da fortaleza, os aliados puderam avançar até Assunção, tomada no primeiro dia de 1869 (DORATIOTO, 2010).

Contudo, mudanças políticas importantes tinham ocorrido ainda em 1868. Em julho, o Partido Conservador substituiu os liberais no Império, enquanto em agosto houve a eleição de Domingo Faustino Sarmiento à presidência na Argentina, o que representava a vitória da facção liberal *antimitrista* e uma cisão entre os unitários. Tanto os conservadores como Sarmiento foram opositores da guerra em várias ocasiões e nutriam uma profunda desconfiança da aliança. O argentino temia que o Império buscase tornar-se uma potência regional às custas das repúblicas vizinhas e esperava obter apoio norte-americano para conter o que via como expansionismo brasileiro. Os conservadores, por sua vez, retomaram sua tradicional política platina, a defesa da independência paraguaia e uruguaia e a contenção da influência argentina nestes. Eles estavam convencidos de que Sarmiento buscava a anexação do Paraguai.⁴¹ Desta forma, a aliança acabou fragilizada, porém se manteve até o final da guerra, que só veio ocorrer com a morte de López em março de 1870 (DORATIOTO, 2010).

Novas tensões emergiram no momento em que se discutiam os termos de paz com o Paraguai. Segundo o tratado da Tríplice Aliança, o Império e a Argentina se comprometiam a estabelecer a paz apenas em conjunto, buscando um acordo definitivo sobre as fronteiras a partir de concessões territoriais paraguaias. Entretanto, diante do cenário de relações mais tensas, o Império agiu unilateralmente, negociando em separado a paz com um governo provisório em Assunção. A raiz do problema estava na decisão da posse de um grande território largamente despovoado, o *Gran Chaco*. Enquanto os argentinos pretendiam anexar toda esta área – o que ampliaria as fronteiras do país até o Mato Grosso – segundo o acordado no próprio tratado de aliança, os brasileiros visavam dividir a posse de território entre Assunção e Buenos Aires, de forma a evitar a formação de uma nova fronteira com a Argentina (DORATIOTO, 2014).

A situação tornou-se mais difícil em 1872, quando o Império anunciou o tratado unilateral de paz com o Paraguai, levando as relações com a Argentina a atingirem o ponto mais baixo desde a época de Rosas e a guerra voltou a ser considerada uma possibilidade real. A partir do ano seguinte houve uma melhora nas relações, porém a questão continuou aberta durante toda a década, até que em 1878 o Paraguai obteve um laudo favorável em

⁴¹ Esta ideia tinha algum fundamento. Anos antes, em *Argirópolis*, Sarmiento propôs a unificação da Argentina, Uruguai e Paraguai por razões linguísticas, raciais e religiosas. No mesmo trabalho, afirmou que a existência do Brasil como vizinho colocava esses três países numa situação de inferioridade que apenas com valor e grande sacrifício poderia ser mudada (RUSSEL e TOKATLIAN, 2003).

arbitragem. A partir de então, a bacia platina perdeu importância nas pautas da política externa tanto do Rio de Janeiro como de Buenos Aires, o que permitiu minimizar os atritos entre eles (DORATIOTO, 2014).

De qualquer maneira, a experiência do conflito também teve consequências importantes na política doméstica no Brasil e Argentina. No primeiro, a guerra fortaleceu a construção de uma identidade nacional, uma vez que houve uma intensa mobilização de todas as províncias para derrotar um inimigo externo. O Império atingiu o seu apogeu, transformado na grande potência regional, mas os gastos extraordinários que foi obrigado a fazer durante o conflito resultaram num persistente déficit nas décadas seguintes. Contudo, o conflito também expôs as contradições internas do país, em especial sua fragilidade militar – em grande parte estrutural por causa do regime escravocrata –, bem como o desenvolvimento de forças armadas mais autônomas e unidas que lentamente se dissociaram da monarquia. Na Argentina, a oposição interna à guerra resultou num primeiro momento em novas ondas de rebeliões federalistas que, reprimidas com sucesso, permitiram o fortalecimento e legitimação do governo central, ainda que o processo de construção do Estado continuasse incompleto até a década de 1880. O governo também se endividou significativamente, contudo o conflito acabou estimulando o desenvolvimento econômico do setor privado (DORATIOTO, 2010; FAUSTO e DEVOTO, 2004).

Na perspectiva naval, o fim da Guerra do Paraguai representou um novo ápice da Armada Imperial, então uma das marinhas mais significativas no cenário internacional. No decorrer do conflito, a esquadra brasileira perdeu apenas cinco navios, cujo mais importante era o couraçado *Rio de Janeiro*, que naufragou após colidir com uma mina naval paraguaia (MAIA, 1975). No momento em que a paz foi estabelecida, a Armada Imperial contava com 94 vasos, 16 dos quais eram unidades couraçadas (uma fragata, nove corvetas e seis monitores), 48 vapores sem blindagem, seis navios à vela e 24 embarcações menores, tripulados por pouco menos de 6,5 mil homens e contando com 237 canhões, cuja maioria era de artilharia moderna raiada e de modelos Paixhans. Ainda que o grosso dessas belonaves fosse adequado apenas para operações fluviais e em águas costeiras, essa esquadra era a quinta do mundo em número de unidades, atrás apenas das marinhas britânica, russa, norte-americana e italiana (VIDIGAL, 1985).

Na Argentina, a guerra provocou mudanças estruturais na organização das forças armadas, que se fortaleceram juntamente com o Estado central. Sarmiento estava decidido a modernizar seu país segundo os padrões ocidentais e tinha profunda admiração pelas

doutrinas militares europeias. Em 1869 ele criou o *Colégio Militar*, dando um passo decisivo para a profissionalização dos quartéis (SCENNA, 1980; ROUQUIÉ, 1982).

O ímpeto de modernização militar não se limitou apenas ao exército. Tanto o presidente como os oficiais navais que participaram do conflito com o Paraguai sabiam que as transformações tecnológicas da época revolucionavam a forma pelo qual a guerra naval era conduzida e que já não era mais possível improvisar marinheiros e forças marítimas conforme a necessidade (SCENNA, 1980). O próprio presidente, que foi representante de seu país nos Estados Unidos durante a Guerra Civil, ficou impressionado com as transformações tecnológicas navais, em especial dos novos couraçados e torpedos, chegando inclusive a propor a aquisição de algumas unidades em desarme para o então presidente Mitre. A ação da Armada Imperial durante o conflito com o Paraguai foi outro elemento que chamou a atenção das lideranças argentinas (OYARZÁBAL, 2005). Ainda durante o conflito Buenos Aires adquiriu dois novos vapores de origem britânica, o *Coronel Espora* e o *General Brown* (CAILLET-BOIS, 1944).

A emergência de novas tensões políticas no início da década de 1870 acabou sendo o catalisador das mudanças. Naquele momento, uma nova rebelião federalista estourou em Entre Ríos e o governo central sentiu, novamente, os custos políticos-militares de não dispor de uma força naval para uso imediato. Mais importante, contudo, foi a piora das relações entre Buenos Aires e o Rio de Janeiro. Sarmiento considerava que a notável inferioridade naval argentina era um fator determinante para a contenção das aspirações políticas de seu país no exterior, sobretudo face à poderosa Armada Imperial, elemento fundamental para a preponderância do Brasil sobre a região (OYARZÁBAL, 2005). Em 1872, no momento em que as relações entre os países atingiram seu ponto mais baixo, o presidente se viu incapaz de agir militarmente contra o Império, particularmente porque seu país efetivamente carecia de uma esquadra preparada (DORATIOTO, 2010).

Neste cenário, Sarmiento deu início a reconstrução do poderio naval argentino, transformando sua marinha numa força permanente. Em 1872 o presidente criou a *Escuela Militar Naval*, uma instituição dedicada à formação de novos oficiais de marinha. No mesmo ano foi fundado o primeiro arsenal do país, localizado em Zárate, e foram encomendados, com auxílio de dois antigos oficiais norte-americanos confederados, duas canhoneiras/corvetas, dois monitores, quatro canhoneiras/bombardeiras, um vapor de torpedos e algumas embarcações menores em estaleiros britânicos. A aquisição destas representou uma ruptura histórica: ao invés da tradicional improvisação em situações circunstanciais, a Argentina obtinha navios modernos, ainda que os principais canhões dos

monitores e bombardeiras fossem modelos ultrapassados de carregamento pela boca (OYARZÁBAL, 2005; SCENNA, 1980; SIDDER, 1990).

As canhoneiras das classes *Paraná* e *Pilcomayo* e os monitores classe *Los Andes* chegaram entre 1874-1876, formando a primeira força permanente apelidada de *Escuadra de Sarmiento*. Esta frota, contudo, ainda não representava uma mudança radical no pensamento de defesa e o papel da marinha na Argentina. Na verdade, estava inserida dentro de uma visão geoestratégica, cujas raízes datavam do período colonial, segundo a qual era essencial dispor de meios para a proteção das vias fluviais que eram o principal acesso ao território do país. Sarmiento entendia que as inovações tecnológicas do período favoreciam essa perspectiva, sobretudo os novos torpedos (OYARZÁBAL, 2005).

Instabilidade tecnológica e expansão naval

A invenção do torpedo autopropulsionado criou desafios no desenvolvimento dos navios capitais, ainda marcada pelo embate entre o canhão e a couraça, bem como pela instabilidade tecnológica (com suas repercussões políticas) e altos custos financeiros. A nova artilharia, maior e mais poderosa tornou bastante claro que a única proteção possível eram espessas placas de blindagem, que, por serem demasiadamente pesadas, podiam ser aplicadas apenas nas áreas mais vulneráveis dos navios para não afetar sua capacidade de navegação. O resultado foram embarcações com partes muito protegidas e outras expostas que eram excessivamente caras; de outro lado, o torpedo se desenvolveu neste período como uma arma prática, que prometia oferecer uma solução barata e acessível para derrotar os couraçados (GARDINER e LAMBERT, 1994).

Ainda assim, no início da década de 1870 os couraçados ainda eram considerados navios necessários para qualquer marinha moderna. Questões como o tamanho e deslocamento da embarcação eram mais limitadas por considerações políticas e econômicas do que propriamente técnicas; por outro lado, as inovações tecnológicas permitiam ampliar a gama de opções no processo de desenvolvimento das novas belonaves. A construção em aço oferecia a mesma resistência com menor peso que o ferro e por essa razão logo passou a ser usado amplamente na fabricação dos novos navios – bem como da nova blindagem composta – a partir daquela década, quando esse material se tornou mais acessível ao ser produzido em massa. A artilharia também progrediu consideravelmente, resultando em novos modelos de canhão embutidos mais poderosos, ainda que a inexistência de um sistema de controle de tiro impedisse que a nova artilharia tivesse seu potencial máximo aproveitado (GARDINER e LAMBERT, 1994).

O torpedo também foi aprimorado, mas era preciso resolver a questão de seu emprego nos meios existentes. Para isso, foram criadas embarcações especialmente desenhadas para a operação desta arma, cuja primeira foi desenvolvida antes mesmo do modelo autopropulsionado, durante a Guerra Civil Norte-Americana para operação dos torpedos de lança. A ideia era criar unidades menores, que fossem furtivas e rápidas o suficiente para atacar as embarcações maiores de surpresa. Tendo em mente essas características, a *Royal Navy* apoiou o desenvolvimento de lanchas fabricadas em aço nos estaleiros privados do país, cujo armamento consistia em alguns poucos torpedos. Em 1877, esse processo resultou na construção, pela Thornycroft, do *Lightning*, a primeira torpedeira convencional do mundo (GARDINER e LAMBERT, 1994).

Ainda que as torpedeiras fossem navios pequenos, frágeis e incapazes de navegar em águas mais profundas e agitadas, elas rapidamente foram vistas como opções baratas aos couraçados. Marinhas poderosas como a francesa e russa se interessaram por este tipo de embarcação, uma vez ela oferecia uma resposta bastante viável e econômica para desafiar os britânicos num eventual conflito, levando-as a focar seus esforços na fabricação de esquadrilhas de torpedeiras. A recém-unificada Alemanha também enfatizou o uso de torpedos para sua então pequena frota, porém adotou uma abordagem diferente: ao invés de embarcações pequenas e rápidas, os alemães favoreceram a construção de torpedeiras maiores, com capacidades de navegação superior. Tais navios ficaram conhecidos como cruzadores-torpedeiros (GARDINER e LAMBERT, 1994).

O torpedo teve impactos significativos no próprio pensamento estratégico naval. Antes deste momento, o coronel Henri Paixhans e o almirante Príncipe de Joinville já ressaltaram que a mudança tecnológica naval oferecia novas oportunidades para a marinha de seu país derrotar a superioridade naval britânica, uma vez que ela estaria mudando aspectos centrais da guerra no mar (GARDINER e LAMBERT, 1994). A partir do último quarto do século XIX, porém, essas ideias ganharam força, tornando-se uma verdadeira escola de pensamento, a *Jeune École*. As origens desta tradição tinham origem tanto numa percepção que a *guerre de course* oferecia uma alternativa útil às clássicas abordagens de controle do mar na estratégia naval, bem como um senso renovado de que as novas tecnologias – sobretudo os torpedos – tornaram obsoletos os navios de batalha, embarcações fundamentais para obter o controle do mar (TILL, 2013).

Um dos mais importantes representantes da *Jeune École* foi o almirante Hyacinthe Laurent Théophile Aube, ministro da marinha francesa entre 1886-1887. Na sua visão, as inovações no campo naval permitiram a construção de grande número de embarcações

pequenas e rápidas, que seriam concentradas como verdadeiros enxames, que poderiam atacar *en masse* cidades costeiras e interromper o tráfego marítimo, o que desencadearia crises econômicas e políticas para os inimigos. Por outro lado, também teriam grande eficiência contra barcos maiores, ao agir como “micróbios capazes de destruir os grandes”. Neste sentido, a *Jeune École* propunha que todos os navios teriam que ser divididos entre aqueles que usariam canhões e aqueles com torpedos; em sua visão, a guerra naval do futuro seria marcada pelas seguintes características: a frota mais fraca ficaria contida em sua base e negaria o combate; a esquadra mais forte seria forçada a fazer o mesmo por temer o torpedo; a única atividade real seria uma guerra comercial, que por sua vez seria absolutamente implacável (MARTINS FILHO, 2010, p. 18-19).

A *Jeune École* causou considerável controvérsia na França, pautando o debate da política naval do país na década de 1880, quando sua influência foi significativa o suficiente para que Paris decidisse não construir nenhum navio de capital novo entre 1883-1889 (GARDINER e LAMBERT, 1994). Similarmente, as ideias dessa escola também se refletiram em outras áreas do mundo, como na Itália, Alemanha, Rússia, Japão e América do Sul (MARTINS FILHO, 2010).

As torpedeiras ofereceram um desafio significativo para o domínio dos navios capitais na guerra naval, contudo logo surgiram contramedidas. Uma das primeiras tecnologias deste tipo foi a invenção de canhões de tiro rápido, que deram meios para aqueles rechaçarem os ataques delas. Outras inovações importantes foram o desenvolvimento das redes anti-torpedo, holofotes navais, pólvora sem fumaça e os primeiros sistemas de controle de tiro, que melhoraram a performance da artilharia e mitigaram a ameaça das torpedeiras ao aumentar a distância na qual os combates seriam travados (GARDINER e LAMBERT, 1994). Apesar de que importantes potências navais haviam abandonado a construção dos navios capitais, eles continuaram a ser desenvolvidos, tornando-se cada vez mais complexos. Eram desenhados essencialmente para o combate contra unidades semelhantes, no qual o controle do mar seria disputado. Por esta razão, passaram a ser denominados *battleships* (BLACK, 2009).⁴²

Os cruzadores, por outro lado, não tinham sua utilidade questionada. Seu desenvolvimento não atraía tanta atenção, porém foi igualmente importante. A primeira variante deste tipo de embarcação a tomar rumo distinto foi o do cruzador-couraçado, desenvolvido ainda na década de 1870 como tentativa de combinar as qualidades das

⁴² Em português, contudo, manteve-se o nome de couraçados ou encouraçados. Para diferenciar o antigo navio (*ironclad*) do novo (*battleship*), optamos em denominar os segundos como encouraçados.

versões tradicionais (velocidade e capacidade de operação independente) com uma blindagem espessa nas laterais, virtualmente tornando esta belonave numa espécie de couraçado de segunda classe. Apesar disso, seu custo tornava sua produção em grandes números inviável, algo essencial para potências coloniais como a Grã-Bretanha e França. Era necessário um novo modelo, que combinasse as qualidades esperadas em proteção, velocidade e custos (GARDINER e LAMBERT, 1994).

Foi apenas na década seguinte que o padrão considerado ideal foi atingido, num modelo desenvolvido pela Armstrong. O novo tipo, desenvolvido a partir do *Esmeralda*, um navio encomendado pela marinha chilena e lançado em 1881, era relativamente leve, rápido, fortemente armado e tinha um deque protetivo para seu maquinário cujo peso não afetava demasiadamente sua velocidade. Inicialmente chamados de cruzadores Elswick (em homenagem aos estaleiros onde foram desenvolvidos), passaram a ser conhecidos posteriormente como cruzadores protegidos e foram embarcações bastante populares entre as grandes e pequenas potências navais. O sucesso deste modelo é perceptível quando se toma em conta as vendas dele: a Armstrong construiu cruzadores semelhantes para países na Europa, Ásia e Américas (GARDINER e LAMBERT, 1994).

Essas transformações tecnológicas criaram desafios para os países sul-americanos, que não dispunham nem de recursos ou de uma indústria adequada para o desenvolvimento de amplas forças navais modernas. O Império, sofrendo com seus problemas financeiros no pós-guerra, logo se viu diante do surgimento de uma pequena, mas avançada esquadra argentina em meio às tensões entre os países. Novamente entrou em pauta a questão da modernização naval.

Para os argentinos, a necessidade de se atualizar perante as últimas inovações somava-se à de estruturar sua recém-criada marinha nacional permanente, que incluía a organização administrativa. Todos os regulamentos datavam do código da marinha espanhola de 1793, mantidos sem alterações significativas. Foi apenas em 1884 que se criaram regulamentações quanto à organização e pessoal, ainda muito marcadas pela influência do modelo espanhol (SAHNI, 1993). A marinha também ainda não tinha uma estrutura administrativa independente, uma vez que ela estava sob controle do *Ministerio de Guerra y Marina*, órgão dominado pelo exército (ROUQUIÉ, 1982).

Os primeiros oficiais desse período eram em número bastante reduzido (o topo da hierarquia era composto por apenas dez oficiais), numa mistura de argentinos natos e estrangeiros com pouca formação acadêmica e origens sociais distintas, ainda que muitos fossem veteranos de guerras anteriores. É interessante notar que alguns destes primeiros

oficiais mantinham relações próximas (incluindo familiares) com importantes políticos da época (tais como Mitre e o próprio Sarmiento), o que revela que parte importante deles provinha da elite *criolla* do país. Assim, não é de se estranhar que estes acabaram envolvidos nos distúrbios políticos que se seguiram à vitória eleitoral de Nicolás Avellaneda, do Partido Autonomista, contra Mitre, líder do Partido Nacionalista. Nestes eventos, a canhoneira *Paraná* rebelou-se em apoio ao ex-presidente, mas o movimento foi derrotado. Como consequência da insurreição, das dificuldades em recrutar e preparar pessoal adequado e da situação financeira do país, parte da esquadra foi desarmada provisoriamente, incluindo o monitor *Los Andes* e algumas canhoneiras, apesar de terem cumprido um único ano de serviço (OYARZÁBAL, 2005; MORENO, 1998).

Entre os subalternos e praças, o recrutamento obtinha um pequeno número de voluntários, sobretudo de indígenas, *criollos* pobres e estrangeiros. Essas tripulações heterogêneas mostravam-se largamente inadequadas para o serviço naval, que combinado as difíceis condições a bordo, baixos soldos e castigos físicos – proibidos apenas a partir de 1885 – tinha como consequência níveis altos de indisciplina e deserção (OYARZÁBAL, 2005).

Em termos estratégicos, a esquadra tinha como foco fundamental a proteção do Rio da Prata e afluentes considerando o Brasil como inimigo provável, algo que representava uma continuidade do antigo pensamento de defesa no país. Entretanto, esta posição não significou que as ideias estratégicas modernas não tinham influência, visíveis no próprio presidente Sarmiento. Ele tinha uma verdadeira admiração pelas doutrinas militares francesas (SCENNA, 1980), algo que lhe aproximou da *Jeune École*, além de ter ficado impressionado com o uso de torpedos na Guerra Civil norte-americana. A decisão de comprar os monitores e torpedos (de lança), ainda em 1872, foi realizada segundo os critérios táticos-defensivos propostos por esta escola de pensamento. Para operação deste armamento, foi adquirido o vapor *Fulminante* segundo orientação do norte-americano Hunter Davidson (um ex-oficial da marinha confederada), que também era responsável pela *Estación de Torpedos* da Armada (OYARZÁBAL, 2005).

A partir daquela década, contudo, uma série de eventos demonstrou a necessidade do desenvolvimento de uma marinha com uma perspectiva mais ambiciosa e voltada para a ação no mar. A Patagônia, até então, era vista como um território largamente desabitado (com exceção de tribos indígenas espalhadas) e de poucos recursos, porém naquele momento começou-se a descobrir seu potencial econômico (sobretudo em nitrato e carvão), incentivando uma disputa entre Chile e Argentina por seu controle. A partir de

1872, navios chilenos estacionados em Punta Arenas, no Estreito de Magalhães, começaram a apreender embarcações com permissão argentina, o que deu início a uma série de incidentes entre os dois países que chegaram ao ápice em 1878, quando uma corveta chilena aprisionou um barco norte-americano que explorava guano com licença argentina (SCHEINA, 1988).

A crise com o Chile evidenciou as limitações da esquadra argentina. Num eventual conflito com Santiago, as forças navais teriam um papel fundamental, uma vez que a fronteira argentino-chilena é marcada pela imensa barreira geográfica da Cordilheira dos Andes, um obstáculo significativo para a realização de operações terrestres. Neste quadro, a oficialidade naval dividiu-se quanto às prioridades da marinha. Enquanto Sarmiento e grande parte dos oficiais mais velhos enfatizavam a defesa do Prata, parte significativa dos jovens (em especial os recém-formados pela escola naval) defendiam a ideia de que era necessária uma força verdadeiramente marítima. Nesta polêmica, o segundo grupo logo ganhou adesão do general Julio A. Roca, figura pública de grande prestígio por suas ações na Patagônia e então ministro de guerra e marinha (OYARZÁBAL, 2005).

Essa cisão foi importante nas decisões navais ao final do governo Avellaneda, que buscavam de certa forma agradar ambos grupos. Em 1879 foram construídos os *Talleres Nacionales de Marina* em Tigres, cidade próxima de Buenos Aires, como instalações para reparo dos navios de guerra (LONZIÈME, 1970). Houve também a encomenda de novos navios em estaleiros britânicos, o couraçado *Almirante Brown*, a “torpedeira-aríete” *Maipú* e duas torpedeiras (classe *Alerta*). A primeira embarcação, que tinha mais de 4 mil toneladas de deslocamento, couraça composta e canhões de 203 mm, era plenamente capaz de navegar em mar aberto, cuja incorporação foi vista como o ingresso da Argentina no rol de “nações marítimas” do continente e representou uma reação argentina ao crescimento da frota chilena, então envolvida na Guerra do Pacífico (1879-1884). A *Maipú*, por sua vez, foi fabricada a partir de especificações próprias da marinha argentina como um navio experimental para treinamento e ataque com os modernos torpedos Whitehead autopropulsionados que eram usadas pelas torpedeiras, os primeiros armamentos deste tipo adquiridos pelo país (OYARZÁBAL, 2005).

Em 1880 a ascensão de Roca pelo Partido Autonomista Nacional (PAN) para a presidência marcou o início de profundas transformações na Argentina. Representante das oligarquias provinciais em aliança com a elite portenha, o general governou com apoio de uma sólida liga de governadores, estabelecendo as bases de um novo regime oligárquico que consolidou a autoridade do governo central e fortaleceu a posição da presidência. Desta

maneira, Roca concluiu o processo de formação do Estado Nacional argentino, num momento em que a economia do país se desenvolvia num modelo agroexportador em ritmo acelerado (SCENNA, 1980).

Como um general de grande prestígio, Roca obteve significativo apoio castrense ao seu governo. Dentro de seus planos de consolidação do Estado, o presidente também introduziu uma série de reformas nas forças armadas, fortalecendo-as e tornando-as instrumentos politicamente úteis, o que lhe permitiu pôr fim às intermináveis guerras civis no país e às forças milicianas provinciais. A Armada Argentina foi particularmente beneficiada pelo presidente, o primeiro a compreender os benefícios que uma esquadra moderna e voltada ao mar possibilitava. De fato, seu apoio ao desenvolvimento naval em seus dois governos (1880-1886 e 1898-1904) foi tão significativo que Scenna (1980, p. 95) afirma que “Roca merece o crédito idêntico ou até mesmo superior a Sarmiento de criador da marinha moderna argentina”. Os debates sobre o futuro da marinha se intensificaram neste período. Em 1882, jovens oficiais que estavam ligados ao grupo pró-marítimo fundaram o *Centro Naval*, um clube profissional onde buscavam debater sobre a modernização e reorganização da marinha (OYARZÁBAL, 2005).

Em meio a este ambiente, Roca ordenou uma série de novas aquisições navais. Ainda que a marinha operasse regularmente em toda a costa patagônica a partir de 1884 (LONZIÈME, 1970), as decisões sobre novos meios navais favoreceram a corrente de oficiais próxima à *Jeune École*. Em 1882 foram incorporadas duas novas torpedeiras idênticas às adquiridas pouco antes. No mesmo ano foram compradas mais duas torpedeiras menores e mais simples (denominadas como N° 1 e 2), adequadas apenas para operações fluviais e armadas com torpedos de lança. Diante do número de barcos deste tipo, foi organizada uma flotilha que operava nos rios Paraná, Uruguai e na proteção de Martín García. Naquele ano o presidente também adquiriu um navio-escola,⁴³ *La Argentina*. Apesar desta embarcação não ter nenhuma característica excepcional, foi a primeira unidade moderna comprada fora da Grã-Bretanha, encomendada no estaleiro Trieste junto ao governo austro-húngaro. A principal razão da mudança foi a decisão argentina de não depender de um único fornecedor que, junto ao valor requisitado por Viena, contribuíram para a escolha deste país. Essas considerações e as boas relações estabelecidas com esse império com a compra do navio-escola foram decisivas na aquisição seguinte, o *Patagonia*, um cruzador protegido (OYARZÁBAL, 2005).

⁴³ O navio-escola é uma embarcação típica das marinhas menores, encomendada para fins de treinamento. As potências navais tendiam a usar cruzadores antigos para o mesmo propósito (BROOK, 1999).

A chegada do cruzador consolidou a visão estratégica estabelecida por Roca: uma forte defesa concentrada no Prata, baseada nos preceitos da *Jeune École*, junto à uma firme determinação em projetar força sobre o litoral sul do país. As unidades maiores, o *Patagonia* e o *Almirante Brown*, ofereciam meios de combater as esquadras mais poderosas de Brasil e Chile, ainda que carecessem de autonomia e suporte logístico para levar a luta até águas adversárias mais distantes (DELAMER et al, 2010).

A questão do fornecedor de navios de guerra suscita um importante ponto das influências estrangeiras na Armada Argentina. Tradicionalmente, há uma grande ênfase quanto a influência britânica neste período.⁴⁴ Contudo, como argumenta Sahni (1993), existiam também outras influências importantes naquele momento, como das marinhas espanhola (regulamentos) e francesa (estratégia e uniformes), o que mostra um quadro de fontes de inspiração mais diversificado. De qualquer maneira, é inegável que a Grã-Bretanha ocupava uma posição privilegiada durante este período, exemplificada pelo grande número de navios construídos no país, o que, segundo Rouquié (1982, p. 103), “implica não apenas uma relação comercial esporádica mas contatos contínuos”, assim como também por vários aspectos simbólicos (SAHNI, 1993). Contudo, como reconhece Rouquié, esta identificação era muito mais resultante da tradição e da admiração dos oficiais argentinos com a então primeira marinha do mundo do que propriamente por laços orgânicos e profundos. Além disso, ele aponta também para um papel sócio-político importante, uma vez que esta posição estava “em concordância com o fervor anglófilo da *gentry* nacional”.

O rápido progresso e a instabilidade do desenvolvimento da tecnologia naval também impactaram a Armada Imperial neste momento. A escassez de recursos financeiros – entre os anos de 1870-1889 o corte no orçamento da marinha girou entre 50-60% (ARIAS NETO, 2009) – somada com a ausência de uma infraestrutura industrial adequada, sobretudo de siderurgia e metalurgia, afetaram decisivamente a capacidade de construção naval no Brasil, que passou a depender cada vez mais da indústria estrangeira. Neste novo contexto, houve um declínio acentuado entre os arsenais de marinha, cujo único que manteve suas atividades em grau significativo foi o da Corte (VIDIGAL, 1985; MAIA, 1975). Neste local continuou-se a fabricar novos navios, ainda que fossem mais simples (portanto dotados de menor complexidade tecnológica) e produzidos com grande volume de maquinário e material importado.

⁴⁴ Ver por exemplo English (1984) e Resende-Santos (2007).

Em 1873 novas belonaves foram construídas neste local a canhoneira *Braconnnot* e a corveta *Trajano*; no ano seguinte, ficou pronto o couraçado *Sete de Setembro*, um navio relativamente grande (pouco mais de 2,1 mil toneladas), construído com casco de madeira coberta por couraça e armado com poderosos canhões de 229 mm. Estas embarcações foram as primeiras do último período de construção naval mais ativa no Brasil. Foram também encomendados naquele momento mais três navios de grande porte no exterior: dois monitores-couraçados da classe *Javary* (3 mil toneladas, fabricação em ferro e canhões de 254 mm) em estaleiros franceses – vistos pelos argentinos como uma resposta à criação de sua nova esquadra (CAILLET-BOIS, 1944) – e um couraçado na Grã-Bretanha, o *Independência*, um ambicioso navio de grande porte que acabou revendido para os britânicos antes de ser entregue (MAIA, 1975).⁴⁵

Além dos impactos na indústria naval nacional e na decisão de encomendar belonaves modernas no exterior, as mudanças tecnológicas do período também afetaram outros aspectos importantes da Armada Imperial. No que tange à questão dos armamentos, a maior polêmica da época estava ligada à decisão da melhor opção de artilharia, num pleito que ficou conhecido como “Armstrong *versus* Whitworth” e marcou o início da transição do fornecedor de canhões da marinha.⁴⁶ É interessante notar que existia, num primeiro momento, pouco interesse por torpedos autopropulsionados. Em 1875 o ministro da marinha chamava atenção em seu relatório para a necessidade de se adquirir novos modelos de artilharia raiada e “*defesa torpédica*”. Três anos depois ocorreram os primeiros estudos e exercícios sobre este armamento (MAIA, 1975, p. 221; ARIAS NETO, 2001).

Ainda no final da década de 1870, foram construídos no Arsenal da Corte os cruzadores mistos *Guanabara* e *Parnahyba*. Ambos foram fabricados com cascos de madeira sem blindagem e tinham baixa velocidade. No início do decênio seguinte, foram mais dois cruzadores similares, *Primeiro de Março* e *Almirante Barroso*, a canhoneira *Iniciadora* – primeiro navio de guerra construído com casco de ferro no Brasil –, seguida pela construção de mais unidades similares. Por fim, teve início a construção do cruzador

⁴⁵ A decisão de adquirir esta embarcação era bastante ambiciosa, já que era baseada em desenhos modernos dos grandes couraçados oceânicos britânicos e tinha deslocamento superior a 9 mil toneladas e canhões Whitworth de 305 mm. Foi vendido ao governo britânico em 1878, num momento em que as relações anglo-russas estavam tensas e onde ganhou o nome de *Neptune* (CHESNEAU e KOLESNIK, 1979).

⁴⁶ Nesta polêmica, de um lado estava a maioria da oficialidade naval, representada por Custódio de Mello e que preferia os canhões Whitworth, e de outro estavam alguns jovens oficiais liderados pelo então capitão Arthur Silveira da Motta, o futuro Barão de Jaceguay, que defendia a adoção dos modelos Armstrong. A polêmica teve fim apenas no início da década seguinte (MAIA, 1975; ARIAS NETO, 2001). Conforme aponta Martins Filho (2010), os contatos entre agentes da empresa vitoriosa com a oficialidade brasileira foram fundamentais para o resultado da controvérsia.

protegido *Almirante Tamandaré*, um ambicioso projeto de uma belonave moderna de grande porte com desenho nacional. A fabricação deste navio foi bastante lenta, o que aumentou expressivamente o seu já elevado custo. Foi lançado em 1890, completado provisoriamente três anos depois mas definitivamente prontificado apenas em 1897. As dificuldades e despesas da empreitada contribuíram para desestimular a construção naval no país, encerrando uma fase importante desta atividade no Brasil (VIDIGAL, 1985).

Neste contexto, os brasileiros passaram a valorizar, de modo crescente, as aquisições no exterior como meio de modernizar sua esquadra. Naquele momento surgiram novas tensões entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires, resultantes do processo de definição das fronteiras de ambos os países na região de Palmas ou *Misiones*. O território em disputa tinha um importante valor estratégico para o Império pois poderia ser usado por forças argentinas para execução de um movimento de pinça que efetivamente cercaria e isolaria o Rio Grande do Sul, onde grande parte do Exército Imperial estava estacionado. Ainda que a diplomacia do presidente Roca estivesse preocupada em melhorar as relações com o Brasil diante das novas tensões com o Chile, a emergência desta disputa levou à um aumento nos fundos para modernização militar (DORATIOTO, 2014).

Estes recursos foram usados para a aquisição de modernas belonaves na Grã-Bretanha. Em 1882 a Armada Imperial adquiriu três pequenas torpedeiras (classe *Alfa*), cujo emprego era voltado para a defesa portuária e dispunham de um único torpedo de lança em cada. Para treinar o pessoal com este novo armamento, foram enviados oficiais para os Estados Unidos – possivelmente porque a Grã-Bretanha não aceitava na época oficiais oriundos de fora de seu império em suas escolas militares (ROUQUIÉ, 1982) –, traduziram-se livros estrangeiros e criou-se uma Escola Prática de Torpedos a bordo do cruzador *Parnahyba*, que também recebeu este armamento. Por fim, houve também a instalação em 1883 de uma oficina especializada no Arsenal da Corte, preparada para fabricar e consertar torpedos e aparelhos elétricos (MAIA, 1975). Pouco depois, houve a incorporação de mais cinco torpedeiras, que apesar de serem denominadas por números (Nº 1-5), eram consideravelmente maiores e mais avançadas que suas antecessoras, uma vez que estavam equipadas com torpedos Whitehead (VIDIGAL, 1985).

Contudo, as principais aquisições daquele período foram de dois poderosos encouraçados, o *Riachuelo* e o *Aquibadan*, decisão bastante audaciosa considerando a instabilidade tecnológica do período. O *Riachuelo*, em especial, representava o estado da arte na tecnologia ligada ao desenvolvimento dos encouraçados e foi considerado uma das belonaves mais avançadas na época (MAIA, 1975). Construído em aço com blindagem

composta, o navio tinha 5 mil toneladas, dispondo de torres gêmeas com canhões de 234 mm, artilharia de tiro rápido e tubos lançadores de torpedos Whitehead. O *Aquibadan*, por sua vez, era idêntico em sua blindagem e armamentos, entretanto tinha tamanho e calado menores, que o tornava navio mais útil para ação em águas costeiras.

A aquisição destas poderosas belonaves rapidamente repercutiu fora do país. Na Argentina, um observador notou que a Armada Imperial se mostrava “bastante respeitável” na qualidade de suas belonaves, no qual o *Riachuelo* se destacava por sua “imponente presença”; tanto este navio como as crescentes tensões com o Chile foram usados como argumentos para uma expansão naval argentina focada numa esquadra de mar (OYARZÁBAL, 2005, p. 145). O impacto do navio não se conteve apenas à América do Sul: nos Estados Unidos, congressistas defenderam a expansão de sua própria marinha – então uma força costeira com unidades remanescentes da Guerra Civil – argumentando que Brasil, Chile e Argentina tinham mudado o equilíbrio naval do continente com suas aquisições, ressaltando que sua marinha não possuía nenhuma belonave capaz de derrotar os encouraçados brasileiros ou o cruzador chileno *Esmeralda*. Como consequência, o congresso acabou aprovando um novo programa naval que deu início à “nova marinha” do país com a aquisição dos seus primeiros encouraçados, o *Texas* e *Maine*, o último bastante similar ao navio brasileiro (GARDINER e LAMBERT, 1994; BAER, 1994).

Apesar dos grandes esforços em dotar a Armada Imperial com unidades modernas, a esquadra ainda sofria problemas na sua modernização de pessoal, cujo adestramento já tinha mostrado problemas mesmo durante a Guerra do Paraguai. A experiência do conflito permitiu a emergência de uma consciência profissional maior, tanto entre os oficiais como entre as praças, que em pouco tempo demandaram reformas estruturais tanto na instituição naval como também no Estado (ARIAS NETO, 2001). Isso se deu num contexto de crescente carência de recursos diante do agravamento da situação econômica do país – os exercícios da esquadra, por exemplo, passaram a ser realizados com menor frequência como forma de economizar o combustível (carvão) importado (VIDIGAL, 1985). Com isso, teve início um processo de dissociação entre a Marinha – sobretudo entre a jovem oficialidade ligada ao Partido Liberal – e os grupos dirigentes do Império, levando a um abalo nas relações civil-militares estáveis de outrora (ARIAS NETO, 2009).

Não obstante, o ímpeto modernizador resultou em novas medidas, das quais podemos destacar a chamada Esquadra de Evoluções entre 1884-1885. Organizada e comandada pelo Barão de Jaceguay, um dos líderes reformistas da oficialidade naval, esta força era constituída pelos navios mais modernos da esquadra e realizou uma série de

exercícios enfatizando o uso de tiro real com artilharia e torpedos, incluindo a simulação de um bloqueio contra a capital que era respondido com o uso de torpedeiras – algo que representou a adoção de princípios da *Jeune École* pela Armada Imperial (VIDIGAL, 1985; MAIA, 1975). Entretanto, a empreitada durou pouco tempo, oficialmente dispensada sob justificativa de falta de fundos, mas percebida por muitos como uma perseguição de um ministro de marinha escravocrata contra um oficial de grande prestígio abolicionista. Este foi o último grande investimento feito na Marinha até o final do Império (ARIAS NETO, 2001).

O episódio ocorreu em meio ao aumento das tensões entre a cúpula do regime monárquico e as forças armadas. Tradicionalmente tende-se a apontar a Marinha como uma força monarquista neste período, algo ligado principalmente ao seu recrutamento de corte mais aristocrático que gerava uma oficialidade menos dependente de seus soldos e mais próxima da elite civil. Este fator, por sua vez, se refletiu também numa distribuição desigual de recursos para as forças armadas neste quadro de austeridade financeira, que claramente favorecia a esquadra (CARVALHO, 2005; VIDIGAL, 1985).⁴⁷ Contudo, como lembra Arias Neto (2009), muitos dos mesmos fatores que impactavam o exército também existiam na marinha, ainda que de modo menos intenso, criando nela também o desejo por reformas políticas e mesmo um sentimento republicano em jovens oficiais que inclusive se articulavam com os colegas do Exército. As diferenças na repartição dos recursos, por sua vez, contribuíram para criar tensões entre as duas corporações que logo se manifestariam de modo mais evidente.

Uma das consequências mais imediatas da emergência de uma consciência profissional no pós-guerra foi a criação de associações militares que tinham o objetivo de defender os interesses de suas corporações, que logo passaram a ser identificados com os próprios interesses nacionais. Após algumas tentativas efêmeras, em 1884 foi fundado o Clube Naval. Três anos depois, no âmbito desta agremiação, foi criado o Clube Militar por oficiais de ambas as forças, voltado mais claramente para a intervenção na política (ARIAS NETO, 2009).

Em 1888, um incidente com a prisão e espancamento de um capitão-tenente aprofundou a crise política, pondo fim ao gabinete escravista do Barão de Cotegipe como

⁴⁷ Isso pode ser observado nos orçamentos militares: em 1880, por exemplo, a força terrestre (com um efetivo legal de 13 mil homens) recebeu 9,82% do orçamento anual, enquanto a Marinha (com 3 mil homens) ficou com 8,10% (CARVALHO, 2005). Esse padrão também se repete nos recursos para a modernização militar: por ocasião da crise com a Argentina, neste mesmo período, a esquadra recebeu 11 mil contos, enquanto o Exército apenas 4 mil (VIDIGAL, 1985).

também precipitando parte da oficialidade naval a aderir ao movimento republicano (ARIAS NETO, 2009). A perda do apoio dos militares (em especial durante a chamada Questão Militar), do clero e da elite agrária (insatisfeitos com a Abolição da Escravidão) erodiu as bases de sustentação política do Império. Em novembro de 1889, a República foi instaurada no Brasil a partir de um golpe de Estado, realizado por parte do Exército – ainda que com a ajuda de alguns oficiais navais (HAHNER, 1975) – sob comando do marechal Deodoro da Fonseca.

Modernização naval entre tensões políticas

A última década do século XIX foi marcada por tensões políticas na Argentina e no Brasil. No Rio de Janeiro, seguiu-se à mudança no regime por um período de instabilidade caracterizado por levantes armados na capital e nos estados. Em Buenos Aires os conflitos tinham origem em basicamente duas frentes: no doméstico, resultante emergência de novos atores políticos que pressionavam por mudanças no sistema oligárquico e no externo, com o acirramento na disputa com o Chile pela Patagônia. No cenário internacional mais amplo, o período também foi marcado por tensões políticas crescentes, resultantes da política imperialista em voga e que logo passou a se caracterizar pela formação de alianças militares. Um elemento importante nesta disputa foi o processo de rearmamento, no qual as marinhas tiveram destaque.

Desde meados da década de 1880, Rússia e França embarcaram num programa de expansão naval. Depois de terem abandonado a construção de navios capitais por influência da *Jeune École*, voltaram a fabricar novos encouraçados, que atuariam em conjunto às torpedeiras para enfrentar a *Royal Navy*. O crescimento da esquadra destes dois países – que se aproximavam politicamente diante do temor mútuo do poderio alemão em terra – bem como a percepção de parte do público britânico da necessidade de ampliar seu poderio naval incentivou Londres a também expandir sua marinha. Em 1889, o *Naval Defence Act* foi aprovado e estabeleceu a política de duas potências (*two-power standard*), no qual a força naval britânica deveria ser superior à esquadra combinada de seus dois adversários mais poderosos. O foco desse ambicioso programa naval estava na construção de novos encouraçados, vistos como essenciais para se estabelecer o controle do mar (GARDINER e LAMBERT, 1994).

A ênfase na construção destes navios logo ganhou uma justificação estratégia através da difusão das ideias do capitão norte-americano Alfred Mahan. Escrevendo em parte como oposição às ideias da *Jeune École* e em parte para incentivar a marinha de seu

país a se expandir, ele desenvolveu sua própria tese sobre estratégia. Ao analisar a história naval britânica, Mahan identificou sete lições fundamentais que considerava ainda válidas para qualquer potência prosperar.⁴⁸ Sua ideia de poder naval era uma construção simples: o comércio (marítimo) gera riqueza, que então seria transformado em poder, necessário para a proteção deste mesmo comércio. A capacidade militar marítima de cada nação seria expressa mais claramente pelo número de navios de batalha que possuísse e sua efetividade perante um oponente. Assim, o país que conseguisse concentrar o maior número de encouraçados poderia atacar decisivamente o inimigo, destruindo e neutralizando a força naval adversária, o que asseguraria o comando do mar e as vantagens associadas (TILL, 2013).

É relevante apontar que, a despeito de ser contemporâneo à grandes transformações na tecnologia naval, o capitão deu pouca atenção a este assunto. Martins Filho (2010) observou que para Mahan a tecnologia tinha alguma influência sobre as táticas, mas seu papel na estratégia naval seria apenas contingente. De fato, ele apenas deixou notas esparsas sobre as mudanças tecnológicas de seu tempo, em especial sobre o desenvolvimento dos grandes navios de guerra.

A ênfase nestes vasos de guerra, as crescentes tensões no âmbito externo e o amplo apoio do público doméstico garantiu suporte político-financeiro para os programas de expansão naval em todas as potências navais, o que possibilitou multiplicar o número de novas belonaves construídas, ampliar seu tamanho e torna-las mais balanceadas em suas qualidades. A rapidez do progresso tecnológico continuou constante, mas a partir deste momento emergiu uma certa estabilidade em relação ao desenho dos navios capitais, em especial após o desenvolvimento da classe britânica *Majestic*. Tipicamente, os encouraçados deste momento superavam as dez mil toneladas de deslocamento e eram armados com canhões de três tipos diferentes: os de grosso, médio e baixo calibre. A artilharia mais pesada tinha maior alcance e maior poder de penetração, mas era mais lenta para recarregar e menos precisa, usada normalmente para atingir as áreas mais protegidas dos navios adversários à grandes distâncias. Os canhões de médio calibre usavam sua velocidade superior de disparo para atingir vários projéteis contra áreas mais vulneráveis dos inimigos. Por fim, a artilharia de tiro rápido era usada para atacar oponentes que

⁴⁸ As lições eram: 1) o comando do mar é decidido por grandes frotas e a concentração das forças navais; 2) o bloqueio é fundamental na guerra naval; 3) a posse de colônias é superior ao controle de grandes áreas contínuas na metrópole; 4) colônias e o comércio associado a elas são a fonte principal de riqueza para uma potência naval; 5) o transporte pela água é mais eficiente e barato do que aquele sobre a terra; 6) uma potência insular pode ignorar os conflitos entre as potências continentais; 7) nenhum país pode almejar verdadeiro poder militar sem tornar-se uma potência naval (MARTINS FILHO, 2010).

conseguissem se aproximar do encouraçado, usando sua alta taxa de fogo para destruir pequenas belonaves ou fazer grande estrago nos conveses adversários (GARDINER e LAMBERT, 1994; GARDINER e BROWN, 1992).

Os canhões desenvolvidos neste período continuaram a tornar-se mais poderosos, sobretudo por inovações nos sistemas de tiro (como visores telescópicos, telêmetros, e instrumentos ópticos e mecânicos). Ainda que o calibre médio dos grandes canhões tivesse se estabilizado em 305 mm, o poder de penetração dos projéteis, o alcance e precisão eram significativamente superiores, permitindo aumentar a distância no qual os navios entrariam em combate. As sucessivas gerações de placas de blindagem (composta de níquel e aço, couraça Harvey e por fim, armadura Krupp) provaram-se mais resistentes. Finalmente, houve avanços na propulsão, cujo elemento mais importante foi a progressiva mudança do combustível, que passou a ser uma combinação de carvão e óleo, uma mistura que oferecia um potencial energético maior (GARDINER e LAMBERT, 1994).

Os cruzadores compartilharam uma boa parte das transformações tecnológicas dos encouraçados. Na França, a *Jeune École* ganhou um último alento a partir de 1895, quando ficou perceptível que Paris não tinha como superar Londres na construção de novos encouraçados e decidiu focar-se na expansão das forças terrestres perante o crescimento militar alemão (GARDINER e LAMBERT, 1994). O almirante Theophile Fournier propôs um novo desenho de belonave para a marinha de seu país, baseado no conceito de *navio-modelo*. Dessa maneira, buscava-se reunir num único meio todos os elementos de sucesso de uma moderna embarcação de combate capaz de executar todas as operações necessárias na guerra no mar contemporânea. Neste sentido, propunha o desenvolvimento de uma esquadra homogênea, cujas unidades básicas seriam os cruzadores-couraçados, protegidos por uma blindagem abaixo e acima da linha de flutuação e deslocando cerca de oito mil toneladas (MARTINS FILHO, 2010).

Após os franceses, as demais potências navais se viram obrigadas a também investir nestes navios, sob risco de ficarem vulneráveis perante os novos cruzadores, ainda que mantivessem a construção de modelos médios. Os alemães foram uma das únicas exceções neste padrão. As belonaves germânicas não eram particularmente brilhantes até então, exceto por seus pequenos cruzadores, que foram resultado do desenvolvimento dos cruzadores-torpedeiros da década anterior e agora se tornaram navios maiores e de propósito mais geral (GARDINER e LAMBERT, 1994).

As torpedeiras se tornaram verdadeiros barcos costeiros durante a década de 1880, porém já estavam se provando de utilidade menor do que a esperada por causa do

desenvolvimento de contramedidas. A Grã-Bretanha deu um passo além neste campo, tendo em vistas o fortalecimento das flotilhas de seus rivais. O país passou a construir versões grandes destes barcos especialmente desenhadas para escoltar os navios maiores e protege-los contra suas variantes menores. Inicialmente apelidadas de *catchers* (caçatorpedeiras) tinham canhões de tiro rápido no lugar de alguns tubos de torpedos para atacar seus adversários, porém ainda eram considerados muito lentos para essa missão. No início da década seguinte o Almirantado pediu para a Thornycroft e a Yarrow – duas tradicionais fabricantes de torpedeiras – para desenvolver uma embarcação especializada para este tipo de função, rápida, grande e armada o suficiente. Como resultado, quatro protótipos foram construídos (classes *Daring* e *Havock*) e ganharam o sugestivo nome de *torpedo boat destroyers* ou contratorpedeiros. O novo tipo de belonave teve sucesso imediato e foi adotado por todas as potências navais em pouco tempo (GARDINER e LAMBERT, 1994).

A última grande inovação tecnológica dos últimos anos do século XIX foram os primeiros submarinos militares viáveis. Essa ideia não era propriamente nova e inventores como David Bushnell e Robert Fulton criaram unidades operacionais ainda no final do século anterior, ainda que não tivessem tido a oportunidade de usá-los em combate. Nas décadas seguintes, novas gerações de inventores também criaram desenhos de embarcações submersíveis, com maior ou menor sucesso. Contudo, diferentemente do caso das demais belonaves, as principais marinhas não deram tanto apoio ao seu desenvolvimento. A posição da Grã-Bretanha era resolutamente contrária ao desenvolvimento deste tipo de barco, uma vez que tal embarcação encorajava um modelo de guerra naval contrário aos interesses britânicos (GARDINER e LAMBERT, 1994).

Para que este novo tipo de navio fosse usado como uma arma útil eram necessários dois avanços tecnológicos importantes: um maquinário de propulsão satisfatório para operar debaixo da água e um armamento adequado para atacar outras embarcações com sucesso. Na Guerra Civil Norte-Americana, a Confederação deu um passo importante no segundo requerimento. Em 1864, o submarino *Hunley* usou um torpedo de lança para afundar um vapor da União, ainda que ele também naufragou neste processo. Apesar disso, esse era um marco histórico e apontava uma possibilidade importante do desenvolvimento dos submarinos, que logo passaram a ser equipados com torpedos autopropulsionados (GARDINER e LAMBERT, 1994).

A partir da década de 1880, o desenvolvimento dessas unidades ganhou maior impulso, ainda que majoritariamente dominado por iniciativas individuais. Sob influência da *Jeune École*, a França investiu em submarinos elétricos. Em 1888, a marinha francesa

completou o *Gymnote*, o primeiro submarino moderno equipado com torpedos da história. A incorporação do barco foi seguida pela aquisição de novas unidades maiores em 1892 e 1899. O último destes, o *Narval*, representou o maior avanço no campo, sendo basicamente uma torpedeira – no qual mantinha sua qualidade de navegação – capaz de submergir para atacar e evitar ser detectada. Do outro lado do Atlântico, o inventor irlandês radicado nos Estados Unidos, John Holland, também criou seus próprios submarinos com financiamento de organizações nacionalistas de sua terra natal, que esperavam usa-los contra os britânicos. Entretanto, apenas nos últimos anos do século a marinha norte-americana se interessou pelo projeto e adquiriu o submarino com nome idêntico ao de seu inventor em 1900. A Grã-Bretanha fez o mesmo apenas no ano seguinte, quando acertou um contrato com a empresa de Holland – Electric Boat Company – para obter seus barcos, construídos sob licença exclusivamente com a Vickers (GARDINER e LAMBERT, 1994).

De qualquer maneira, ao início daquela década as marinhas de Argentina e Brasil estavam em situações bastante distintas. A esquadra deste último país era claramente superior à de seu tradicional rival meridional, conforme podemos observar pelo quadro abaixo.

Brasil					Argentina				
Tipo	Nome (classe)	Quant.	Incorporação	Toneladas	Tipo	Nome (classe)	Quant.	Incorporação	Toneladas
Encouraçado	<i>Riachuelo</i>	1	1884	5.700	Couraçado	<i>Alte. Brown</i>	1	1881	4.300
	<i>Aquibadan</i>	1	1886	5.029	Monitor	<i>Los Andes</i>	2	1875	1.677
Couraçado	<i>Sete de Setembro</i>	1	1874	2.174	Cruzador	<i>Patagonia</i>	1	1887	1.530
	<i>Javary</i>	2	1875-1876	3.700	Corveta	<i>La Argentina</i>	1	1884	1.000
Monitor	<i>Pará</i>	4	1866-1867	342	Canhoneira	<i>Pilcomayo</i>	4	1876	416
	<i>Bahia</i>	1	1866	928		<i>Paraná</i>	2	1874-1875	550
Cruzador	<i>Alte. Barroso</i>	1	1882	2.050	Torpedeira	<i>Maipú</i>	1	1881	1.063
	<i>Primeiro de Março</i>	1	1882	726		<i>Alerta</i>	4	1882	52
	<i>Guanabara</i>	1	1879	1.914		<i>Nº 1-2</i>	2	1883	16
	<i>Parnahyba</i>	1	1878	743					
	<i>Trajano</i>	1	1873	1.392					
Corveta	<i>Nichteroy</i>	1	1862	1.819					
Fragata	<i>Amazonas</i>	1	1852	370					
Canhoneira	<i>Iniciadora</i>	4	1885-1888	270					
	<i>Marajó</i>	1	1885	440					
	<i>Guarany</i>	1	1884	270					
	<i>Liberdade</i>	1	1883	327					
	<i>Traripe</i>	1	1879	277					

⁴⁹ Excluimos os navios auxiliares (portanto, sem valor militar) e belonaves cuja construção não estava concluída. Esse mesmo padrão foi adotado para os quadros posteriores.

	<i>Tramandaí</i>	1	1879	227
	<i>Braconnot</i>	1	1872	167
	<i>Lamego</i>	1	1869	162
	<i>Henrique Dias</i>	3	1867-1868	137
	<i>Traquari</i>	1	1864	326
Torpedeira	<i>Alfa</i>	3	1883	4
	<i>Nº 1-5</i>	5	1884	40-52

Fontes: Chesneau e Kolesnik (1979), Martins (1995) e Sidders (1990).

As diferenças tornam-se ainda maiores quando se consideram dados mais detalhados: a esquadra brasileira, apesar de dispor de vários navios obsoletos (tanto em seu armamento como sistema de propulsão) contava com 40 unidades de combate, que deslocavam um total de 35.560 toneladas; dispunha de 20 canhões de artilharia de grosso calibre modernos (superiores a 8 polegadas ou 203 mm) e 21 tubos de lançamento de torpedos autopropulsionados. Por outro lado, os argentinos possuíam apenas 18 belonaves que contabilizavam 14.251 toneladas, armadas com apenas 9 canhões de grosso calibre (quatro das quais eram modelos obsoletos fixos e carregados pela boca, úteis apenas para bombardear alvos em terra) e 17 tubos de lançamento de torpedos modernos. Entretanto, uma série de acontecimentos neste período, ligados às tensões internas e internacionais, tiveram um impacto considerável não só sobre a força naval de cada país, mas também em relação ao próprio equilíbrio existente entre eles.

A diferença do poderio das duas marinhas preocupava os argentinos, que usavam as comparações com as forças navais brasileira e chilena como argumento para o próprio processo de rearmamento de seu país. No final da década de 1880, um oficial argentino observou que apenas os canhões de tiro rápido e metralhadoras a bordo dos encouraçados *Riachuelo* e *Aquibadan* superavam em número todo o armamento similar existente na sua própria marinha. As divergências entre a oficialidade sobre o foco de sua marinha, marítima ou fluvial, também se tornaram mais intensos. Com a transição da presidência de Roca a Juárez Celman, houve a promulgação de uma nova reforma na organização naval. Posteriormente, as discussões passaram a girar na necessidade de se estabelecer um *Estado Mayor da Armada*, implantado apenas em 1890 (OYARZÁBAL, 2005).

A situação econômica do país se deteriorou durante o governo Celman, o que reanimou as críticas ao regime oligárquico e criou tensões políticas que logo envolveram os militares. No começo de 1890, lideranças políticas importantes como Mitre e Leandro Alem fundaram a Unión Cívica, um partido que demandava reformas políticas e que estava disposto a usar as armas para obtê-las. Em julho daquele ano, teve início a *Revolución del Parque*. Uma parte significativa da Armada tomou parte da insurreição, na qual os jovens

oficiais da escola naval eram o grupo mais decidido pelo levante, assumindo o controle dos principais navios da esquadra e ameaçando bombardear a capital. A insurreição, contudo, não obteve a adesão das tropas do exército que esperava e logo a rebelião em terra acabou sufocada. Ainda assim, a frota rebelde ainda foi capaz demandar as condições para sua capitulação, que foram rapidamente aceitas pelo presidente. Apesar de derrotado, o levante conseguiu obter a renúncia de Celman alguns dias depois (OYARZÁBAL, 2005; MORENO, 1998; SCHEINA, 1988).

A revolta, a despeito de seu desfecho, teve consequências importantes para a marinha argentina. Esta foi a primeira insurreição armada naval significativa, bem como a primeira vez que oficiais egressos da escola naval participavam de uma intervenção armada, abrindo um perigoso precedente. É interessante destacar que os principais envolvidos na ação também eram importantes membros do Centro Naval, uma instituição que fora fundada sob princípios da profissionalização e caráter não-político (OYARZÁBAL, 2005; SCHEINA, 1988).

A crise política e econômica, contudo, persistiu durante o período sob vice-presidente Carlos Pellegrini e no início do novo governo, em 1892, de Luís Sáenz Peña. Neste meio tempo, o apoio de Roca à Unión Cívica fez este partido se dividir. De um lado, Mitre com os nacionais, e de outro, Alem com os radicais que demandavam a ampliação dos sufrágio e maior participação na política. Em 1893 teve início uma nova insurreição, desta vez da Unión Cívica Radical (UCR). Entretanto, diferentemente de 1890, os rebeldes não receberam apoio generalizado na marinha, que se resumiu a alguns poucos oficiais sem grande expressão política e de alguns navios da esquadra. O governo rapidamente organizou uma força para reprimir os rebeldes no rio Paraná, a qual se seguiu o primeiro enfrentamento armado entre integrantes da corporação e a única batalha de navios couraçados da história argentina; pouco depois o movimento foi suprimido (OYARZÁBAL, 2005; MORENO, 1998; SCHEINA, 1988; SCENNA, 1980). Este levante não teve grandes consequências para a marinha, que então estava mais focada nas crescentes tensões com o Chile. Os oficiais navais só voltaram a intervir na política doméstica argentina décadas depois.

Assim como no caso da Armada Argentina, a força naval brasileira também esteve envolvida intensamente na política doméstica do país. A derrubada da monarquia não enfrentou oposição significativa – o único incidente relevante foi o atentado ao ministro da Marinha, o Barão de Ladário, que teve um ferimento leve – e os conflitos emergiram durante o período de consolidação do regime, no qual os atores disputavam sua

predominância política. Ainda que este primeiro momento foi dominado pela liderança militar, o cenário mostrava importantes cisões. Neste novo quadro, setores do Exército, nos quais se destacavam os alto-oficiais no entorno do marechal Deodoro e os jovens oficiais positivistas, ligados ao marechal Floriano Peixoto e Benjamin Constant, grupos de civis de todas as colorações políticas (monarquistas, setores populares e oligarquias regionais, cuja mais poderosa era representada pelo Partido Republicano Paulista) e a Marinha disputaram o poder político (CARVALHO, 2005; HAHNER, 1975).

A força naval estava em verdadeira ebulição política neste período. A Marinha acabou perdendo sua posição privilegiada dos tempos imperiais e foi tratada de forma menos generosa em termos de cargos políticos e orçamentários (incluindo aumento de soldos) que a oficialidade de terra (CARVALHO, 2005).⁵⁰ A liderança política da corporação também apresentava divergências que mostravam uma oficialidade dividida no entorno de três prestigiosos almirantes, Eduardo Wandenkolk, Custódio de Mello e Luís Felipe Saldanha da Gama (VIDIGAL, 1985; CARVALHO, 2005; HAHNER, 1975). Além destas divisões entre oficiais, havia também manifestações da parte de baixo da corporação, que em geral eram demandavam um tratamento mais humano e o fim dos castigos físicos, cuja insurreição mais importante neste primeiro momento foi a revolta do cruzador *Primeiro de Março* em 1891 (ARIAS NETO, 2001).

Em meio a este cenário de intensa politização, a Marinha enfrentava a necessidade de se modernizar. Desde meados da década de 1870 os programas de reequipamento e reformas institucionais tiveram caráter errático, em grande medida resultantes da situação financeira mais difícil; algumas novas unidades foram incorporadas, porém as demais condições da força se mantiveram similares (ARIAS NETO, 2014). Após a Proclamação da República, o almirante Wandenkolk foi escolhido para a pasta da Marinha e logo introduziu uma série de reformas ainda em 1890 que, contudo, não representou uma ruptura radical. No ano seguinte, o ministro apresentou um programa naval, que visava a aquisição de oito cruzadores, uma torpedeira oceânica, duas caça-torpedeiras e quatro monitores (CAMINHA, 1989).

Apesar dessas iniciativas, a crise política e econômica logo tornara inviável o projeto de modernização naval. Em 1891, após uma conturbada eleição que confirmou Deodoro como presidente e o Floriano como vice, a crise se agravou nos meses seguintes

⁵⁰ Ainda assim, Carvalho (2005) lembra que mesmo a Marinha teve aumentos salariais bem maiores que os profissionais civis, o que demonstra que apesar de ser tratada como secundária pelo Exército, ela também tinha vantagens importantes sobre os civis neste período.

e culminou com fechamento do Congresso. Como resposta, a esquadra nacional, sob comando do almirante Custódio de Mello e com apoio do vice-presidente, setores do Exército e civis, esboçaram uma rebelião naval. Sem contar com uma base de apoio sólida, Deodoro renunciou logo em seguida, dando à Mello e à Marinha uma vitória rápida e prestigiosa alimentou a rivalidade entre as duas corporações militares, perceptível mesmo para observadores estrangeiros (HAHNER, 1975).

A ascensão de Floriano para a presidência foi acompanhada pela promoção de Mello à pasta da Marinha. Apesar do cenário político tenso, o novo ministro logo se debruçou sobre as reformas necessárias para a corporação, propondo mudanças na educação de oficiais, nos regulamentos de promoção, recrutamento de praças e a reorganização de estruturas administrativas, no qual se destacam a sugestão da criação do Almirantado e a divisão do território nacional em prefeituras marítimas descentralizadas (ARIAS NETO, 2014; HAHNER, 1975). Apesar da piora na situação financeira do Brasil, ele também requisitou fundos para dar continuidade ao programa naval estabelecido no início da República. Naquele momento, existiam preocupações à defesa do novo regime tanto em relação à eclosão de insurreições no panorama interno como também em relação à Argentina, sobretudo diante da disputa por Palmas (TOPIK, 2009).

Pouco antes da queda da monarquia, as chancelarias argentina e brasileira tinham concordado em resolver a questão por meio de arbitramento. Com a Proclamação da República, o novo regime não tinha nenhuma política definida para sua diplomacia, com exceção de uma rejeição das orientações anteriores; os republicanos brasileiros consideravam que a monarquia era o fator central da hostilidade dos países vizinhos e que a mudança do sistema político teria um efeito imediato. A primeira nação que reconheceu o novo regime foi a Argentina, que se aproveitou desta situação para voltar a tratar da pendência territorial entre ambos. O novo chanceler argentino, Estanislao Zeballos, famoso por sua hostilidade perante o Brasil e o Chile, era contrário à solução por meio da arbitragem e obteve a concessão do governo brasileiro da divisão do território em nome da fraternidade sul-americana. O acordo teve forte repercussão negativa no Rio de Janeiro e foi rejeitado pelo Congresso. Buenos Aires não tomou a reação como manifestação de hostilidade e aceitou retomar o acordo anterior. Nos anos seguintes, houve um intenso debate entre o representante brasileiro, o Barão de Rio Branco, e o argentino, Zeballos, até que o presidente norte-americano Glover Cleveland deu causa favorável ao primeiro em 1895, pondo fim à esta disputa (DORATIOTO, 2014).

De qualquer maneira, a Marinha incorporou novas unidades tanto por meio da construção naval no país como por aquisições na Grã-Bretanha e França, que possibilitaram a chegada de três novos cruzadores (*República*, *Tiradentes* e *Benjamin Constant*, este último navio-escola), quatro canhoneiras fluviais (classe *Teffé*) e três torpedeiras (classe *Araguary*) (MARTINS, 1995; MARTINS e COZZA, 1997).

Nesse meio tempo, a crise política interna continuou a se agravar. A polêmica decisão do presidente em intervir na política de alguns estados, que se encontravam em guerra civil desde o final do Império, acirrou as divisões existentes entre os militares. Em 1892 ocorreu o episódio do “Manifesto dos Generais”, rapidamente reprimido por Floriano; no ano seguinte foi a vez da eclosão da Revolução Federalista no Rio Grande do Sul, inicialmente restrita ao estado, mas que em pouco tempo ganhou projeção nacional após a intervenção de forças federais (HAHNER, 1975). O almirante Mello, que até então tinha apoiado quase que incondicionalmente o presidente (ARIAS NETO, 2001), renunciou do ministério como protesto contra o uso do Exército naquele conflito estadual. Meses depois, em setembro, teve início a Revolta da Armada, que sob liderança de Mello exigiu a renúncia de Floriano (TOPIK, 2009; HAHNER, 1975).

O levante naval obteve a adesão de praticamente toda esquadra presente no país, incluindo os navios mais modernos⁵¹ e existia a expectativa de uma vitória rápida, similar à obtida anos antes. Contudo, o marechal-presidente recusou a render-se, dando início à uma série de embates entre fortalezas na baía de Guanabara e a frota rebelde que só não provocaram grande destruição na capital por causa da presença de uma significativa força naval multinacional neutra ancorada que efetivamente impôs as condições de luta (TOPIK, 2009; MARTINS, 1995).

Sem contar com uma força naval capaz de combater os rebeldes, o governo tentou obter algumas unidades na Argentina, porém diante da impossibilidade disso o marechal pediu para seu ministro plenipotenciário nos Estados Unidos, Salvador de Mendonça, comprar canhoneiras naquele país. O presidente Cleveland se negou a vender navios, o que motivou o diplomata a buscar auxílio de um empresário daquele país com importantes contatos políticos, Charles Flint. Esta decisão provou-se polêmica, uma vez que mesmo as autoridades navais legalistas consideravam muito mais sensato que o governo apenas aguardasse a protificação de suas belonaves em estaleiros europeus para organizar uma

⁵¹ Uma notável exceção foi a do encouraçado *Riachuelo*. Meses antes, ele fora enviado para a França, nos estaleiros em La Seyne, onde foi modernizado. O governo temia a adesão desta belonave e o manteve no exterior durante todo o tempo da revolta (MARTINS, 1995; TOPIK, 2009).

esquadra governista do que gastar considerável soma de recursos por uma frota improvisada. Não obstante, Mendonça vetou a participação de oficiais brasileiros nas negociações, preferindo ajuda de técnicos privados norte-americanos (TOPIK, 2009).

O esforço em obter unidades nos Estados Unidos era muito mais um gesto político do que uma decisão pragmática militar-econômica. A expectativa de Mendonça e do governo brasileiro era transformar as altas somadas gastas no país num gesto diplomático, obtendo apoio norte-americano.⁵² Tendo Flint como intermediário, foram adquiridos dois cruzadores-auxiliares (convertidos de navios de passageiros), o *Andrada* e *Nichteroy*, e cinco torpedeiras, nomeadas *Tamborim*, *Sabino Vieira*, *Moxotó*, *Poty* e *Greenhalgh*, um navio experimental em construção para a marinha norte-americana que operava semi-submerso, renomeado *Piratinim*, e outras embarcações civis convertidas. Essa frota improvisada chamava atenção por suas tripulações mercenárias e seus armamentos experimentais que tinham valor militar dúbio. Além destes, o governo brasileiro também adquiriu, na Europa, uma caça-torpedeira na Armstrong, nomeada *Gustavo Sampaio*,⁵³ e cinco torpedeiras na alemã Schichau, denominadas classe *Pedro Ivo*. Esta força acabou apelidada, pejorativamente, de “esquadra de papelão”, mas teve importância propagandística que ressaltava as “armas secretas” que dizia possuir (TOPIK, 2009; MARTINS, 1995; SCHEINA, 1988).

Essa esquadra improvisada não chegou a ser usada contra os rebeldes na capital. A chegada de uma poderosa frota norte-americana na baía de Guanabara, que se recusou a reconhecer o bloqueio do porto estabelecido pelos rebeldes – agora comandados pelo almirante Saldanha da Gama –, acirrou as tensões em janeiro de 1894 e resultaram numa pequena troca de disparos entre cruzadores rebeldes e norte-americanos. Sem ter como impor um bloqueio mais incisivo e carecendo de meios de tomar o Rio de Janeiro, Saldanha da Gama decidiu fugir em março para se juntar aos insurretos no Sul (TOPIK, 2009; HAHNER, 1975).

Naquele momento, os rebeldes ainda controlavam o Sul do país e algumas belonaves, incluindo o *Aquibadan*. Sob comando do almirante Jerônimo Gonçalves, a esquadra legalista seguiu até Santa Catarina, apesar de enfrentar sérias dificuldades – que

⁵² Não obstante, Topik (2009) lembra que houve indícios de desvios nos recursos utilizados para algumas das aquisições.

⁵³ O navio teve uma trajetória um tanto incomum antes de ser adquirido pelo Brasil em outubro de 1893. Originalmente construído pela companhia The Defence Vessel Construction Co com o nome *Bueno Ventura*, acabou revendido para a Armstrong em julho de 1891, que então praticamente reconstruiu a embarcação até julho de 1893 e ganhou o nome de *Aurora* em homenagem à filha do embaixador argentino em Londres (BROOK, 1999).

resultaram no afundamento de três torpedeiras e a inutilização de uma quarta ainda em águas nordestinas – na operação destes navios, inclusive no próprio manejo de suas armas, em grande parte resultantes do recrutamento improvisado da tripulação brasileira (TOPIK, 2009). Em abril, o *Aquibadan*, principal navio rebelde, acabou torpedeado pelo *Gustavo Sampaio* e encalhou em águas rasas em Desterro⁵⁴ (MARTINS, 1995). A luta no Rio Grande do Sul prosseguiu até 1895, mas voltou a ter um caráter regional (HAHNER, 1975), mesmo que alguns líderes do levante na esquadra continuassem envolvidos.

Ao final da Revolta da Armada, a Marinha encontrava-se em ruínas: várias instalações no Rio de Janeiro foram destruídas, grande parte da frota afundada e contava com uma oficialidade profundamente dividida, onde muitos dos quadros e lideranças mais capacitados que participaram da insurreição foram presos, expulsos ou mortos. As unidades recém-adquiridas pelo governo, por outro lado, eram consideradas velhas e em condições extremamente precárias (VIDIGAL, 1985).

Diante deste cenário desolador, vários políticos, militares e autores civis ligados aos mais diversos campos políticos (que incluíam desde monarquistas como o Visconde de Outro Preto, oficiais da reserva como o Barão de Jaceguay, republicanos liberais como Rui Barbosa e mesmo *jacobinos* como Arthur Dias) passaram a dar ênfase na reconstrução da Marinha.⁵⁵ Existia uma percepção de que o cenário internacional estava tornando-se mais nebuloso, com ameaças tanto de uma guerra de grandes proporções como pelo imperialismo neocolonial,⁵⁶ ao mesmo tempo em que o Brasil se encontrava muito vulnerável no mar, numa concepção reforçada pelo crescimento das esquadras de Argentina e Chile (MARTINS FILHO, 2010; ARIAS NETO, 2014).

É interessante notar neste momento os exemplos que foram tomados para a reorganização naval brasileira, que mostram um cenário distinto da tradicional visão que vê a *Royal Navy* como influência única ou predominante da Marinha neste momento histórico. Jaceguay, que foi quem mais deu ênfase para o tema da modernização naval, afirmou que o problema naval do país se resumia em duas questões básicas: 1) dispor de pessoal altamente capacitado para lidar com as complexas máquinas que compunham o navio de guerra moderno e 2) como conservar a eficiência do material, uma vez que o país não dispunha de infraestrutura industrial necessária. Dizendo-se inspirar nas marinhas

⁵⁴ Atual cidade de Florianópolis.

⁵⁵ Para uma análise detalhada deste debate, ver Martins Filho (2010) e Arias Neto (2014).

⁵⁶ É interessante notar que a ameaça do imperialismo neocolonial ficou bastante evidente aos brasileiros em 1895, quando a Grã-Bretanha ocupou a ilha de Trindade à revelia dos protestos do Rio de Janeiro. Para sorte do Brasil, esta ocupação teve desfecho favorável graças à pressão norte-americana sobre Londres (VIDIGAL, 1985).

britânica, norte-americana, italiana e japonesa – que então tinha acabado de obter uma vitória sobre a China na Guerra Sino-Japonesa (1894-1895) e era tomada como exemplo de renovação naval –, propunha uma reforma expressiva no corpo de oficiais e radical na esquadra, no qual seriam mantidos em atividade apenas os navios modernos. Além dos exemplos tomados pelo almirante em sua proposta, outra importante fonte de inspiração foi a *Jeune École*. Segundo Martins Filho (2010, p.67), “a esquadra Jaceguay configurava-se, afinal, como uma adaptação nacional da esquadra homogênea de Fournier, com um pouco de tempero italiano”: da França, adotava a ideia do navio-modelo e sua complementariedade da flotilha de torpedeiras; da Itália, adotava a ênfase numa blindagem menor e artilharia mais poderosa.

Ainda em 1894 ocorreram as primeiras propostas para o reaparelhamento da esquadra brasileira, que apesar de consideradas apenas paliativas por causa da crônica falta de recursos, tinham o objetivo de dar início à reconstrução da Marinha. O ministro José Gonçalves Duarte propôs naquele momento a aquisição de dois cruzadores e seis caça-torpedeiros para melhorar as condições do material flutuante. Ele também nomeou o comandante da frota legalista durante a revolta, almirante Jerônimo Gonçalves, como responsável para reestruturar a força (ARIAS NETO, 2014).

Pouco antes do final do governo Floriano houve a aquisição de oito navios que, contudo, tinham procedência e características baseadas em escolas de pensamento estratégico distintas, o que demonstrava uma ausência de uma política naval muito coerente. Na França foram encomendados dois encouraçados “guarda-costas”, nomeados *Deodoro* e *Floriano*, cujo desenho expunha a influência da *Jeune École* e do almirante Aube. Em estaleiros alemães, foram adquiridos três cruzadores-torpedeiros, o *Tupy*, *Tymbira* e *Tamoyo*, representantes da tradição germânica neste tipo de belonave. Por fim, na Grã-Bretanha foram encomendados três grandes cruzadores protegidos, muito rápidos e fortemente armados, os *Almirante Abreu*, *Amazonas* e *Barroso* (MARTINS e COZZA, 1997; MARTINS FILHO, 2010). Segundo o almirante Júlio César de Noronha, na época chefe do Estado-Maior, a razão da aquisição de navios tão distintos deveu-se ao seu caráter emergencial, no qual buscou-se aproveitar os recursos disponibilizados poucos dias antes da mudança de governo, apelando-se para os diferentes planos de renovação apresentados ao Conselho Naval (NORONHA, 1950).

Em adição à estas novidades, procurou-se modernizar e reparar os navios existentes, principalmente com a retirada de mastros e velas das unidades mais antigas (MARTINS e COZZA, 1997). O *Aquibadan* foi enviado para estaleiros na Alemanha e

Grã-Bretanha para ser reparado e atualizado (CHESNEAU e KOLESNIK, 1979). Por fim, a Marinha deu seus primeiros passos para adquirir um submarino. O almirante Noronha propôs a obtenção de uma unidade desenhada pelo engenheiro francês Claude Goubet em 1894 e adquirida pouco depois. O barco, contudo, acabou não entregue por seu inventor apesar do pagamento de várias parcelas; dois anos depois, após acionar o francês na justiça, a Marinha desistiu desta compra (SOUZA, 1986).

De qualquer maneira, o novo presidente e primeiro civil a ocupar tal posição, Prudente de Moraes, afirmou logo em sua mensagem presidencial que considerava importante a questão da reconstrução da Marinha, porém não requisitou fundos para tal uma vez que tomava a recuperação econômica do país como prioridade governamental (ARIAS NETO, 2014). Nesta perspectiva, ele buscou reduzir despesas, sinalizando a possibilidade do país vender as belonaves encomendadas por seu antecessor ao mesmo tempo em que deliberadamente atrasou a fabricação delas não exaurir o tesouro naquele momento (HAHNER, 1975), o que significou que os navios só chegaram ao país nos últimos anos do século.⁵⁷ Em 1898, com o início da Guerra Hispano-Americana (1898-1899), o Brasil vendeu os cruzadores *Amazonas* e *Almirante Abreu*, em construção na Grã-Bretanha, para os Estados Unidos. Este negócio, que também envolveu o cruzador-auxiliar *Nichteroy*, foi considerado um notável gesto de boa-vontade à potência americana, uma vez que os brasileiros se negaram a vender estes navios para os espanhóis (TOPIK, 2009).

Dessa maneira, apesar dos apelos de ministros e oficiais, os anos seguintes foram marcados pela ausência de qualquer iniciativa mais decidida para a renovação da esquadra por falta crônica de recursos – até mesmo os reparos em edifícios foram paralisados por falta de fundos (ARIAS NETO, 2014) –, ainda que dois programas navais fossem apresentados. Em 1895 o plano previa a aquisição de dois encouraçados, dois cruzadores protegidos, onze caça-torpedeiras, sendo seis de 600 toneladas e cinco de tipo *Havock*, além de seis vedetas – espécie de navio-patrolha – francesas para defesa portuária. Dois anos depois, um novo programa foi apresentado pelo então ministro almirante Manoel José Alves Barbosa, no qual requisitava um encouraçado, dois cruzadores-couraçados, seis

⁵⁷ Podemos destacar aqui as dificuldades envolvidas na encomenda de cruzadores com a Armstrong. Os dois primeiros navios da classe tiveram sua quilha batida em maio e agosto (*Barroso*) de 1895, porém a demora no pagamento das primeiras parcelas levou a empresa a vender, em setembro daquele ano, uma das embarcações ao Chile, que batizou o navio de *Ministro Zenteno*. Foi apenas na época do lançamento desta belonave (fevereiro de 1896) que o governo brasileiro finalmente saldou as primeiras parcelas, porém exigiu uma revisão no armamento incluído, o que atrasou ainda mais a fabricação dos navios. O *Amazonas* teve sua quilha batida naquele mesmo mês, enquanto a terceira unidade, o *Almirante Abreu*, somente teve sua construção iniciada em dezembro de 1897 (BROOK, 1999).

cruzadores protegidos, seis cruzadores-torpedeiros, quatro monitores (dois costeiros e dois fluviais) e seis caça-torpedeiras (CAMINHA, 1989).

Este último programa fazia parte de uma proposta mais ampla de reorganização da Marinha, que visava reformar toda a estrutura da corporação e foi apresentada no mesmo ano. De certa forma, ela retomava as antigas ideias do almirante Mello apresentadas quando este fora ministro durante o governo Floriano. Em razão das dificuldades econômicas, o projeto foi implantado apenas parcialmente (ARIAS NETO, 2014). A construção de novos navios no Brasil também foi paralisada, num momento em que dois monitores fluviais estavam em estágio inicial de fabricação no Rio de Janeiro, uma decisão que teve efeitos de longo prazo (VIDIGAL, 1985).

A Marinha continuava profundamente dividida. Em 1895 houve a anistia para os oficiais que participaram das insurreições do começo da década, que voltaram a se integrar na força, algo que obrigou o ministro Alves Barbosa a ser, em suas próprias palavras, mais um pacificador do que administrador (MARTINS FILHO, 2010). A ascensão do novo governo em 1898, sob presidência de Campos Sales, não mudou as perspectivas de reorganização da Marinha. A prioridade ainda era a economia, que inclusive orientou as pequenas mudanças introduzidas na corporação, realizadas para diminuir gastos e que levaram à redução de pessoal e do tempo de ensino na escola naval (ARIAS NETO, 2014). Apesar disso, o debate público pela modernização naval continuou bastante ativo, que acabou contribuindo para uma mudança de postura a partir dos primeiros anos do século seguinte.

Em forte contraste com o declínio da Marinha do Brasil, a Armada Argentina se transformou profundamente na última década do século XIX, tornando-se uma força formidável em parâmetros sul-americanos. O elemento central para esta mudança foi o acirramento da disputa com o Chile por territórios patagônicos, que deu início a uma corrida armamentista naval durante toda esta década.

A vitória chilena na Guerra do Pacífico sobre a aliança peruano-boliviana estabeleceu uma posição hegemônica do país na região andina, ainda que sua posição em termos estratégicos era frágil, cercado de inimigos potenciais. A disputa territorial com a Argentina foi retomada e houve uma crescente tensão com os Estados Unidos. Diante deste cenário, o Chile iniciou um ambicioso processo de reorganização militar que o transformou na “Prússia sul-americana”. Em terra, houve a adoção de um amplo programa de emulação do sistema alemão, que efetivamente germanizou o exército chileno nas décadas seguintes. (RESENDE-SANTOS, 2007). No mar, foi aprovado um programa de modernização de

grande magnitude em 1887, que resultou na aquisição de um encouraçado, dois cruzadores protegidos e duas torpedeiras (SCHEINA, 1988). Entre estes navios estava o *Capitán Prat*, primeiro navio capital da história totalmente equipado com material elétrico (MARTINS FILHO, 2010).

As aquisições chilenas repercutiram negativamente na Argentina. A percepção entre círculos navais e civis em Buenos Aires até aquele momento era que dificilmente as tensões políticas com o Chile e circunstanciais com o Brasil levariam o país a um conflito armado, mas temiam que os investimentos militares de seus vizinhos estabelecessem uma supremacia militar-naval e, conseqüentemente, política no continente. Diante da constatação de que Santiago estava engajado numa expansão naval – ainda que às custas de um sacrifício econômico –, Buenos Aires se viu compelida a ampliar seu material flutuante também, principalmente porque já se via em inferioridade perante o vizinho andino. Enquanto os argentinos tinham um único navio oceânico de grande porte, o *Almirante Brown*, os chilenos dispunham, após suas aquisições, de três encouraçados (*Almirante Cochrane*, *Blanco Encalada* e *Capitán Prat*) e do cruzador *Esmeralda*, todos maiores e mais bem armados (OYARZÁBAL, 2005).

Diante desta situação, o governo argentino passou a investir pesado na obtenção de novas belonaves, que chegaram a 33% do orçamento naval previsto em 1890, 42% em 1891 e 55% em anos seguintes. Apesar da disponibilidade de volumosos recursos, as primeiras aquisições argentinas ainda refletiram o padrão de ênfase de defesa fluvial e costeira sob influência da *Jeune École*. Entre 1890-1892 foi adquirido uma grande quantidade de torpedeiras, sendo oito pequenas unidades numeradas (Nº 3-10), seis maiores da classe *Bouchard* e duas oceânicas da classe *Comodoro Murature*, além de duas caça-torpedeiras, nomeadas *Espora* e *Rosales*. Estas embarcações estavam inseridas no esquema defensivo do Prata e compunham a mais poderosa flotilha de torpedos existente na América do Sul. Os argentinos também buscaram obter, possivelmente pela segunda vez em sua história,⁵⁸ um submarino, desenhado por Jorge Bolthausen, engenheiro civil, cuja construção foi aprovada em 1891, mas nunca se materializou. Dez anos depois, outro

⁵⁸ Segundo Scheina (1988), a primeira tentativa ocorreu ainda durante a sua Guerra de Independência, em 1811. Naquele ano, o norte-americano William Taber propôs à junta de Buenos Aires construir um submarino rudimentar para atacar a frota realista em Montevideú, recebendo autorização e recursos para tal empreendimento. Contudo, não há mais nenhuma informação notícia posterior; Taber faleceu dois anos depois e não foram encontrados nem os planos de construção ou dados técnicos sobre seu barco. Já Arguindeguy e Rodríguez (1995), baseando-se na correspondência entre Bernadino Rivadavia e Taber, sugerem que o suposto submarino era mais provavelmente uma espécie de mina naval.

civil, Tebaldo Ricaldoni, também se ofereceu para construir um novo submarino, numa empreitada que teve fim idêntico à anterior (OYARZÁBAL, 2005; SCHEINA, 1988).

Em termos de navios de grande porte, foram incorporados dois cruzadores protegidos, o *25 de Mayo*, que estava sendo construído pela Armstrong para vendê-lo sob especulação no mercado internacional, e o *9 de Julio*, uma versão aperfeiçoada da belonave anterior também fabricada pela venda em especulação. Ambos navios eram dotados de grande quantidade de artilharia de tiro rápido e eram totalmente adequados para navegação oceânica. Finalmente, houve a aquisição de dois “encouraçados de rio” da classe *Libertad*. Chegaram ao país em 1893, porém eram inferiores aos navios chilenos. Todas estas embarcações foram construídas em estaleiros britânicos (OYARZÁBAL, 2005; SCHEINA, 1988; BROOK, 1999).⁵⁹

As aquisições reacenderam os debates internos sobre os rumos da marinha argentina. Assim como no caso brasileiro, onde os proponentes da reorganização naval buscavam exemplos externos, os argentinos utilizavam artigos traduzidos de oficiais navais europeus e norte-americanos que defendiam o abandono da ênfase em flotilhas de torpedeiras e um maior esforço para a construção de belonaves de grande porte. Existia também a preocupação em reorganizar a estrutura naval para torná-la adequada para esta marinha moderna que defendiam, que incluía a questão da localização de um novo porto militar. Em termos de organização institucional, os principais avanços foram a criação, em 1890, do *Estado Mayor General de Marina* – algo que também fortaleceu a ideia da criação de um ministério próprio para corporação. Por fim, houve a aquisição do cruzador-torpedeiro *Patria* na Grã-Bretanha, que chegou ao país em 1895. O navio foi uma compra emergencial para substituir a caça-torpedeira *Rosales*, que naufragou num acidente ainda em 1892 (OYARZÁBAL, 2005; SCENNA, 1980).

Enquanto este debate acontecia na Argentina, em 1891 ocorreu uma revolta naval no Chile, que opôs o Congresso e a marinha contra o presidente e o exército e terminou em vitória dos primeiros, garantindo que esta corporação obtivesse uma posição política privilegiada no país. O comandante da marinha, almirante Jorge Montt, tornou-se presidente até 1896 e tinha uma grande influência sobre os governos posteriores, o suficiente para que Valparaíso – onde ficava a sede da marinha chilena – chegasse a ser

⁵⁹ Segundo Arguindeguy (1972a), a Argentina encomendou no início de 1891 o cruzador *Necochea* na Grã-Bretanha, cujo desenho tinha 7 mil toneladas e era baseada na classe espanhola *Maria Cristina*, mas o país acabou cancelando o pedido pouco depois, em junho daquele ano. Muito provavelmente as classes espanholas que inspiraram o pedido do navio argentino eram os cruzadores-couraçados *Infanta Maria Teresa* ou *Princesa de Asturias*, que deslocavam pouco menos de 7 mil toneladas e tiveram sua construção iniciada naquela época (CHESNEAU e KOLESNIK, 1979).

apelidada de *República Chica*, já que gozava de considerável autonomia e influência perante as decisões tomadas na capital (SOMERVELL, 1984; SCHEINA, 1988). Conforme observou Johnson (1965), este foi um caso único na América Hispânica de que a marinha se tornou a força dominante sobre o exército em termos políticos. O sucesso obtido pela revolta traduziu-se, nos anos seguintes, num constante fluxo de recursos para aquisições navais, que ocorreram às custas de certo sacrifício nacional. A ênfase dos governos chilenos em manter sua superioridade marítima, por sua vez, levou a novas tensões internacionais (SCHEINA, 1988).

Em 1892 o Chile comprou um novo cruzador protegido, o *Blanco Encalada*, em construção na Armstrong. A resposta argentina veio pouco depois da malfadada insurreição de 1893, quando o país adquiriu, no mesmo estaleiro, o *Buenos Aires*, bastante similar ao navio chileno. A partir de 1894-1895, a corrida armamentista naval entre os dois países entra numa fase mais intensa, focada na aquisição de cruzadores cada vez maiores e mais bem armados (SCHEINA, 1988; BROOK, 1999). Essa ênfase pode ser entendida considerando que ambos consideravam o uso desses navios num eventual conflito por longínquos territórios patagônicos, onde questões como a capacidade de operar longe de suas bases por longos períodos, artilharia moderna e velocidade eram vistos como elementos-chave para a vitória. Na avaliação do então capitão Manuel García Mansilla, chefe do Estado Maior em meados daquela década, a estratégia argentina numa eventual guerra com o Chile tinha como base um combate, de caráter decisivo, no Atlântico Sul, na altura de Santa Cruz, entre as esquadras de combate dos dois países. Caso os argentinos fossem derrotados, a fase seguinte seria um eventual bloqueio e bombardeio de Buenos Aires por forças chilenas; neste caso, as flotilhas de torpedeiras seriam utilizadas para neutralizar a esquadra inimiga, que após sofrer baixas consideráveis no combate decisivo, seria incapaz de projetar poder diretamente contra a capital platina (BÓVEDA, 2009).

De qualquer forma, diante da nova aquisição argentina, o governo chileno ampliou seus esforços para expandir sua esquadra, mesmo às custas de sacrifícios nacionais. Em 1894 o país vendeu o cruzador *Esmeralda* ao Japão para obter fundos para uma ambiciosa aquisição de um cruzador-couraçado de 7 mil toneladas, também nomeado *Esmeralda*. No ano seguinte os chilenos também obtiveram outro cruzador protegido de origem britânica, o *Ministro Zenteno*, um dos navios da classe *Barroso* que foram encomendados pelo governo brasileiro (SCHEINA, 1988; BROOK, 1999).

Como pode se imaginar, as novas belonaves chilenas acirraram a tensão entre os dois países. Apesar da persistente crise política doméstica na Argentina desde o início da

década,⁶⁰ existia um esforço consistente em evitar que o Chile obtivesse uma vantagem naval expressiva. Com a ascensão de José Uriburu, que assumiu a presidência após a renúncia de Sáenz Peña, e do novo ministro de guerra e marinha, Guillermo Villanueva, os preparativos para um eventual conflito transandino foram intensificados. O novo presidente, que tinha importantes conexões políticas com o general Roca, expandiu consideravelmente os gastos para a expansão naval, que chegou à extraordinária marca de compor 65% dos recursos previstos pelo orçamento da corporação em 1895 (SCENNA, 1980; OYARZÁBAL, 2005).

Em busca de unidades poderosas o suficiente para contrabalançar as recentes aquisições chilenas, os argentinos encontraram um apoio significativo junto ao rei italiano Umberto I, que então tinha pedido aos estaleiros Ansaldo e Orlando para construir cruzadores-couraçados de 7 mil toneladas (GARAY, 2012). A ideia era inovar o desenho destas belonaves, criando embarcações competitivas no mercado internacional que conciliavam grande poder de fogo, alta velocidade e capacidade de manobra. Entretanto, o elemento mais atrativo destes navios era o prazo de entrega: como já estavam em construção para a *Regia Marina*, os italianos poderiam entregá-los em alguns meses, muito antes do tempo especulado de dois a três anos que outros países poderiam oferecer. Contando com a participação decisiva de Roca, foi feito um acordo para adquirir o *Garibaldi* (cujo nome foi mantido pelos sul-americanos). O cruzador-couraçado, de um lado, representou uma ruptura na política naval argentina, que até então privilegiava a defesa do Prata com unidades fluviais e costeiras. De outro, como observou o capitão Manuel Domenecq García, membro da comissão naval na Itália, o novo navio possibilitou a Argentina a se colocar numa posição de superioridade sobre os chilenos, uma vez que a poderosa belonave foi incorporada muito antes das unidades que Santiago tinha adquirido recentemente (OYARZÁBAL, 2005; SCHEINA, 1988).

A resposta chilena chegou no ano seguinte, com a aquisição do cruzador-couraçado *O'Higgins* e seis torpedeiras na Grã-Bretanha. Praticamente ao mesmo tempo – esses acordos ocorrem num curto período de tempo e é difícil precisar quem estava reagindo a quem – os argentinos obtêm um segundo cruzador-couraçado italiano (que também já estava em construção), o *San Martín*, similar ao *Garibaldi* mas com um poder de fogo maior graças à uma distinta dotação de artilharia, numa mudança feita tendo em vistas a

⁶⁰ A longevidade da crise pode ser observada pelo simples número de presidentes que o país teve neste momento: Miguel Celman (1886-1890), Carlos Pellegrini (1890-1892), Luis Sáenz Peña (1892-1895) e José Uriburu (1895-1898).

experiência da Guerra Sino-Japonesa. Ainda naquele ano, a Argentina encomendou mais quatro contratorpedeiros (classe *Santa Fé*) e um novo navio-escola (*Presidente Sarmiento*) na Grã-Bretanha. Por fim, o encouraçado *Almirante Brown* foi enviado para a França, onde foi modernizado para receber artilharia moderna de tiro rápido (SCHEINA, 1988; OYARZÁBAL, 2005).

Junto às novas aquisições, o presidente também aprovou a construção de um porto militar. Era consensual que as oficinas instaladas em Tigre já não eram adequadas para a manutenção dos navios, em especial as unidades maiores, porém a oficialidade se dividia quanto à localização do porto militar, algo que espelhava as próprias divergências quanto à ênfase da marinha de guerra. Inicialmente a ideia era construir o porto em La Plata ou em Buenos Aires (Puerto Madero), o que estava em consonância com a ênfase de defesa fluvial defendida pelos setores mais conservadores. Entretanto, no debate que se seguiu, os oficiais da chamada “tese atlântica” passaram a pressionar pela escolha de um ponto mais ao sul, na região da Bahía Blanca, ideia reforçada tanto pela ameaça chilena como pela chegada do *Garibaldi*. A decisão de construir o porto neste último local representou um ponto de inflexão na marinha argentina, em que se consolidou a visão da necessidade de possuir uma esquadra verdadeiramente marítima. Para a execução desse projeto, cabe mencionar, foi escolhido um engenheiro italiano, que chegou ao país com explícito aval do rei daquele país (OYARZÁBAL, 2005).

Apesar das dificuldades financeiras, a Argentina continuou decidida a superar o Chile no campo naval. Em 1897, quando o general Nicolás Lavalle assumiu a pasta de guerra e marinha, declarou para o Congresso que pretendia ampliar a esquadra do país de modo a superar a força “das marinhas dos dois estados sul-americanos mais poderosos reunidos” (OYARZÁBAL, 2005, p. 267), numa clara alusão à política naval britânica no período. Contudo, naquele momento existiam dificuldades financeiras graças aos altos encargos resultantes das recentes aquisições navais e as frotas de ambos países estavam mais ou menos equilibradas (a tonelagem das esquadras era calculada em 39,51 mil para a Argentina perante 41,67 mil para o Chile), ainda que os chilenos tivessem vantagem no quesito da flotilha de torpedeiros (cerca de 2 mil contra cerca de 4 mil, respectivamente); a rápida expansão naval argentina também tinha criado uma série de dificuldades quanto às guarnições dos navios, algo que motivou novos debates sobre reformas no sistema de recrutamento – inclusive a ideia do serviço militar obrigatório universal – bem como a contratação de estrangeiros (BÓVEDA, 2009).

De qualquer maneira, neste momento a balança de poder sul-americana já se mostrava mais favorável à Argentina, que tinha uma população e crescimento econômico superiores ao vizinho andino. No mar, esta vantagem ficou evidente na capacidade do país em ampliar sua esquadra mais rapidamente que os chilenos (SCHEINA, 1988). Sob orientação do ministro Lavalle e do comodoro Martín Rivadavia, foi estabelecida um programa de expansão naval que se fundamentava na aquisição de unidades homogêneas⁶¹ e modernização contínua, cujo planejamento era considerado a longo prazo e que abandonava aquisições circunstanciais. Em termos de fornecedores, esta política acabou favorecendo a Itália em detrimento dos fornecedores tradicionais por várias razões: de um lado, os italianos propunham a entrega de belonaves a prazos muito menores que os demais países; por outro, os argentinos entendiam que os imperativos que orientavam o desenvolvimento dos navios de guerra daquele país, nominalmente alta velocidade combinada com artilharia poderosa, eram os mais adequados para seu caso (OYARZÁBAL, 2005). Outro elemento relevante foi o agente da Ansaldo em Buenos Aires, Ferdinando Maria Perrone, que tinha íntimas relações com os meios governamentais e militares no país. Seu sucesso em intermediar aquisições navais resultou na sua promoção a diretor de vendas da companhia em 1895 e ganhos consideráveis em ações da empresa (MARTINS FILHO, 2010).

Os cruzadores-couraçados homogêneos eram considerados o núcleo principal da força naval argentina, que, com apoio dos contratorpedeiros, teriam como missão essencial derrotar em batalha as principais forças adversárias. O restante da frota, por sua vez, era dividido numa força auxiliar da esquadra principal ou como parte das defesas fluviais e do porto militar. A antiga ênfase defensiva, limitada à zona do Prata, era substituída por um modelo distinto, que valorizava a projeção de poder em alto mar (OYARZÁBAL, 2005). Assim, podemos considerar que o pensamento estratégico naval que norteava a organização era uma mistura de influências externas: da França, existia a adoção do cruzador-couraçado como unidade principal, cujas características, contudo, refletiam a experiência italiana. A ênfase na batalha decisiva e no princípio da ofensiva, por sua vez, se aproximavam das teorias de Mahan.

A partir de meados de 1898 a tensão política entre Argentina e Chile voltou a crescer, sobretudo com as notícias, pouco depois confirmadas, de que Buenos Aires estava

⁶¹ Neste ponto é interessante destacar a quantidade de modelos distintos de artilharia naval que equipavam os navios da esquadra: canhões Armstrong e Krupp, além de metralhadoras Hotchkiss, Gardner e Nordenflet (britânicas) (OYARZÁBAL, 2005); o *Almirante Brown*, em modernização na França, recebeu também canhões de tiro rápido oriundos daquele país (CHESNEAU e KOLESNIK, 1979).

comprando mais dois cruzadores-couraçados, nomeados *Pueyrredón* e o *Belgrano*, versões aprimoradas do *Garibaldi*, e que estava negociando com a alemã Krupp o fornecimento da artilharia naval. Numa tentativa de impedir essas aquisições, o representante chileno em Berlim expressou o interesse de seu país nessas embarcações, contudo ele não foi apoiado por sua marinha, que manifestou preferência por navios ainda maiores (SCHEINA, 1988; OYARZÁBAL, 2005). A situação tornou-se mais tensa diante do esforço argentino para normalizar suas relações com o Brasil, num movimento que visava anular a tradicional aliança Rio-Santiago, deixando o último isolado (BANDEIRA, 2010). O ministro chileno em Buenos Aires, Joaquín Walker, chegou a telegrafar para a chancelaria de seu país em agosto pedindo enfaticamente um ataque preventivo imediato, antes que as unidades encomendadas pelos argentinos chegassem. Na sua avaliação, era possível obter uma vitória rápida naquele momento; quanto mais o Chile demorasse para agir, mais poderosa a Argentina se tornaria (RESENDE-SANTOS, 2007).

A crise com Santiago repercutiu nas eleições presidenciais daquele ano, que terminaram em vitória do ex-presidente Roca, que se propôs a fazer amplas reformas ministeriais e militares (SCENNA, 1980). Neste processo, nos anos seguintes teve início um movimento intenso de modernização do exército, que com expressivo apoio de uma missão militar alemã profissionalizou e efetivamente germanizou o exército argentino (ROUQUIÉ, 1982; RESENDE-SANTOS, 2007).⁶² Em relação à Armada, ainda em 1898 foi criado o *Ministerio de Marina*, cujo primeiro titular foi o comodoro Rivadavia. A organização deste órgão, que finalmente tornou a força naval independente do controle do exército, foi baseada em modelos europeus, sobretudo do francês. Ao final daquele ano a esquadra argentina tornou-se a principal marinha sul-americana, nucleada numa força composta por quatro cruzadores-couraçados *Garibaldi* e quatro outros cruzadores rápidos que chegava a 44 mil toneladas (OYARZÁBAL, 2005).

As novas aquisições argentinas agravaram o quadro tenso das relações entre Buenos Aires e Santiago e se viam na iminência da conflagração de um conflito, num momento em que eles já não tinham condições financeiras de manter a corrida armamentista. Sob pressão norte-americana e britânica – o último era o principal parceiro

⁶² Em geral, tende-se a apontar que a razão desta decisão estava ligada simplesmente nas tensões externas com o Chile, país que já estava em pleno processo de emulação militar a partir do modelo alemão (RESENDE-SANTOS, 2007). Contudo, como observa Rouquié (1982), esse fator externo não explica a totalidade das mudanças introduzidas, que, em sua visão, estavam ligadas a um projeto social e político de construção da própria sociedade moderna argentina. A escolha de um prestigioso modelo europeu, visto como um símbolo da modernidade, para organizar uma instituição militar com importantes papel cívico e nacionalizador, no qual integrava a comunidade imigrante aos “valores argentinos”, legitimava o domínio do grupo político dirigente.

econômico e fonte de investimentos dos sul-americanos – Argentina e Chile negociaram um tratado provisório para diminuir o clima belicista. Num ato simbólico no começo de 1899, os presidentes Roca e Federico Errázuriz se encontraram em Punta Arenas, onde deram o famoso “abraço no estreito” e se comprometeram a achar uma solução pacífica para a contenda com mediação britânica. Após o encontro, a disputa entre os países momentaneamente esfriou. Por outro lado, Roca também buscou melhorar as relações com o Rio de Janeiro naquele ano, realizando a visita oficial ao país (BANDEIRA, 2010).

Capítulo II: Modernização naval na era dos encouraçados, 1900-1910

No alvorecer do novo século, as marinhas de Argentina e Brasil se encontravam em contextos bastante distintos. A força naval brasileira, que foi hegemônica no cenário sul-americano durante grande tempo, estava reduzida a uma esquadra relativamente pequena que carecia de unidades modernas ou de uma política naval coerente em sua organização. Os argentinos, por sua vez, assumiram o posto de primeira frota na região, resultante do rápido e expressivo crescimento de sua Armada durante a última década; apesar dos problemas derivados desta expansão acelerada, a tendência no início do século era de continuidade deste processo, uma vez que os problemas com o Chile ainda existiam a despeito dos esforços de conciliação. A corrida naval entre estes dois países só teve fim em 1902, quando ambos renunciaram o uso da força para resolver a questão e fizeram um acordo de desarmamento.

A calma no continente desapareceu pouco depois com as notícias de um novo programa naval brasileiro baseado na aquisição de três poderosos encouraçados. A rivalidade argentino-brasileira se intensificou, chegando até uma crise de quase-guerra. Novamente se seguiu uma corrida armamentista, que envolveu os três grandes países sul-americanos, centrada na incorporação de alguns dos navios de guerra mais modernos e poderosos do mundo.

Da corrida naval Argentina-Chile ao Programa Naval brasileiro de 1904

Apesar do cenário de tensão existente, em inícios de 1900 as relações argentino-chilenas encontravam-se substancialmente melhores do que nos anos anteriores. O presidente Roca, que entendia plenamente que a chamada “paz armada” com o Chile tinha quase arruinado as finanças de seu país, conseguiu frear provisoriamente a escalada da contenda em 1899. Ao mesmo tempo, Roca fez um importante gesto diplomático perante o Brasil, uma visita oficial ao Rio de Janeiro ainda naquele ano, retribuída por Campos Sales em outubro de 1900. Desta maneira, o argentino não só vislumbrou esfriar as tensões existentes no Cone Sul como também inviabilizar uma possível coalizão Brasil-Chile que fosse hostil ao seu país (ESCUDE e CISNEROS, 2000; SCENNA, 1975).

No plano naval, a Argentina possuía uma força ligeiramente superior à chilena e consideravelmente mais poderosa que a brasileira. Os quadros abaixo detalham as unidades de combate de ambas as esquadras no início de 1900.

Quadro 3: Esquadra argentina, 1900						
Tipo	Classe	Quantidade	Origem	Lançamento (modernização)	Deslocamento (toneladas)	Armamento principal (em milímetros)
Cruzador-couraçado	<i>Garibaldi</i>	1	Itália	1895	6.840	2 x 254 10 x 152
	<i>San Martín</i>	1	Itália	1896	8.100*	4 x 203 10 x 152
	<i>Pueyrredón</i>	1	Itália	1897	8.000*	2 x 254 10 x 152
	<i>Belgrano</i>	1	Itália	1897	7.300*	2 x 254 14 x 152
Couraçado	<i>Alte. Brown</i>	1	Grã-Bretanha	1880 (1897-8)	4.300	10 x 152 4 x 120
Encouraçado "guarda-costas"	<i>Libertad</i>	2	Grã-Bretanha	1890-1	2.366	2 x 240 4 x 120
Monitor	<i>Los Andes</i>	2	Grã-Bretanha	1874 (1894)	1.535	2 x 203
Cruzador	<i>Buenos Aires</i>	1	Grã-Bretanha	1895	4.800	2 x 203 4 x 152
	<i>9 de Julio</i>	1	Grã-Bretanha	1892	3.575	4 x 152 8 x 120
	<i>25 de Mayo</i>	1	Grã-Bretanha	1890	3.500	2 x 203 8 x 120
	<i>Patagonia</i>	1	Áustria-Hungria	1885 (1899)	1.530	1 x 254 3 x 152
Cruzador-torpedeiro	<i>Patria</i>	1	Grã-Bretanha	1893	1.070	2 x 120 5 tubos de torpedo
	<i>Espora</i>	1	Grã-Bretanha	1890	520	2 x 76 5 tubos de torpedos
Contratorpedeiro	<i>Corrientes</i>	3	Grã-Bretanha	1896	320	1 x 76 3 tubos de torpedos
Torpedeira	<i>Comodoro Murature</i>	2	Grã-Bretanha	1891	110	3 tubos de torpedos
	<i>Boucharde</i>	6	Grã-Bretanha	1890	85	3 tubos de torpedos
	<i>Alerta</i>	4	Grã-Bretanha	1882	52	2 tubos de torpedos
	<i>Nº 1-2</i>	2	Grã-Bretanha	1883	16	1 tubo de torpedos
	<i>Nº 3-10</i>	8	Grã-Bretanha	1890	16	1 tubo de torpedos

Fonte: Memoria del Ministerio de Marina, 1901; Sidders, 1990, 1991; Arguindeguy, 1972a; Chesneau e Kolesnik, 1979.

* Segundo a documentação argentina, os quatro cruzadores-couraçados tinham o mesmo deslocamento. As fontes secundárias, contudo, ressaltam as diferenças no tamanho e deslocamento dos navios e, por esta razão, adotamos aqui os valores apontados por Sidders (1990, 1991).

Quadro 4: Esquadra brasileira, 1900						
Tipo	Classe	Quantidade	Origem	Lançamento (modernização)	Deslocamento (toneladas)	Armamento principal (em milímetros)
Encouraçado	<i>Riachuelo</i>	1	Grã-Bretanha	1883 (1893-5)	5.700	4 x 240 6 x 120
	<i>Aquidabã</i>	1	Grã-Bretanha	1885 (1897-8)	5.029	4 x 225 4 x 140
Encouraçado "guarda-costas"	<i>Deodoro</i>	2	França	1898-9	3.162	2 x 234 4 x 120

Cruzador	<i>Barroso</i>	1	Grã-Bretanha	1896	3.437	6 x 152 4 x 120
	<i>Benjamin Constant*</i>	1	França	1892	2.750	12 x 140
	<i>República</i>	1	Grã-Bretanha	1892	1.300	6 x 120
	<i>Tiradentes</i>	1	Grã-Bretanha	1892	750	4 x 120
	<i>Tamandaré</i>	1	Brasil	1890	4.537	10 x 150 2 x 120
	<i>Andrada</i>	1	Noruega	1890 (1893)	1.877	2 x 120
	<i>Primeiro de Março</i>	1	Brasil	1881	726	7 x 100
	<i>Parnahyba</i>	1	Brasil	1878	743	6 x 100
	<i>Trajano</i>	1	Brasil	1873	1.392	6 x 100
Cruzador-torpedeiro	<i>Tupy</i>	3	Alemanha	1896	1.080	2 x 100 3 tubos de torpedos
Monitor	<i>Rio Grande</i>	1	Brasil	1867	342	1 x 152
	<i>Bahia</i>	1	Grã-Bretanha	1865	928	2 x 115
Canhoneira	<i>Teffé</i>	4	Grã-Bretanha	1891	80	1 x 47
	<i>Iniciadora</i>	4	Brasil	1883-1890	270	2 x 120
	<i>Guarany</i>	1	Brasil	1883	270	1 x 100
	<i>Fernandes Vieira</i>	2	França	1868 (1895)	137	1 x 100
Caça-Torpedeira	<i>Gustavo Sampaio</i>	1	Grã-Bretanha	1893	498	2 x 120 3 tubos de torpedos
Torpedeira	<i>Pedro Ivo</i>	3	Alemanha	1893	148	3 tubos de torpedo
	<i>Araguary</i>	3	Grã-Bretanha	1891	106	4 tubos de torpedo
	<i>Tamborim</i>	1	Grã-Bretanha	1886	14	1 tubo de torpedo
	<i>Beta</i>	1	Grã-Bretanha	1883	4	1 torpedo de lança

Fonte: Relatório do Ministério da Marinha, 1901; Martins, 1995; Chesneau e Kolesnik, 1979; Caminha, 1989; Topik, 2009.

* O *Benjamin Constant* foi construído como navio-escola, contudo era armado como um cruzador, podendo tomar parte nas operações de guerra. Por esta razão, decidimos incluí-lo no quadro.

Uma breve análise comparativa destes dois quadros mostra que a Argentina tinha um poderio superior aos brasileiros no que tange à questão do material flutuante. O país dispunha de um número maior de unidades (40 contra 38) e de deslocamento total (59.325 perante 42.297 toneladas) que os brasileiros, bem como uma frota mais moderna e poderosa centrada num núcleo de combate formado pelos cruzadores-couraçados. É interessante destacar que apesar da Marinha do Brasil então possuir mais canhões de calibre grosso (12 contra 9), os argentinos contavam com um maior poder e volume de fogo em artilharia média. Por fim, também chama a atenção as origens dos navios. Enquanto quase todas as unidades de Buenos Aires tinham procedência britânica – com a importante exceção das mais importantes, construídas na Itália –, o quadro mostra um

cenário mais diverso no caso do Rio de Janeiro, onde também há um número substancial de unidades fabricadas no próprio Brasil, fruto da ativa indústria de construção naval existente no país na segunda metade do século anterior.

De qualquer maneira, durante 1900 ocorreram vários pequenos incidentes na longa fronteira argentino-chilena que inflamaram a opinião pública em ambos países e um novo escalamento de hostilidades no início do ano seguinte (ESCODÉ e CISNEROS, 2000; LONZIÈME, 1990). A situação chilena era particularmente difícil, por causa de aspectos econômicos (a queda do preço do nitrato e os custos da expansão naval) como políticos: por um lado, sua aliança tácita com o Brasil fora neutralizada com as melhores relações entre Buenos Aires e Rio de Janeiro e, por outro, sofreu novas pressões de Peru e Bolívia, que contavam com apoio argentino (RESENDE-SANTOS, 2007).

Diante deste cenário adverso, Santiago aprovou o serviço militar obrigatório no país no começo de 1900 (RESENDE-SANTOS, 2007) e, no ano seguinte, criou sua guarda nacional e comprou seis contratorpedeiros, decisões que foram encaradas pelos argentinos como uma retomada da corrida armamentista (GARAY, 2012). Roca tinha afirmado enfaticamente pouco antes “que se o Chile comprar um navio, nós compraremos dois!” (LONZIÈME, 1990, p. 391). Carlos Pellegrini, ex-presidente, senador e aliado próximo do general, reconheceu à um dos ministros do governo que considerava a corrida armamentista uma política perfeitamente calculada pelo governo. Segundo ele, “quanto mais longa for, mais vantajosa será para nós, já que a nossa taxa de crescimento é imensamente superior à chilena. Se a resolução definitiva da disputa se arrastar por mais dez anos, será prejudicial ao Chile e não a nós” (RESENDE-SANTOS, 2007, p. 179).

Diante da renovada disposição argentina, os chilenos se dividiram. Alguns setores do governo eram favoráveis à uma solução negociada e outros pela guerra preventiva (RESENDE-SANTOS, 2007), porém efetivamente Santiago se engajou novamente na corrida armamentista. Assim como em outros momentos, é difícil precisar com exatidão quem estava reagindo a quem; neste cenário de tensão, rumores e especulações muitas vezes tiveram o mesmo peso que os contratos de aquisição efetivamente assinados.⁶³

Entre junho e julho de 1901 os chilenos tentaram comprar encouraçados norte-americanos da classe *Indiana*, no qual se propuseram pagar uma soma superior ao que

⁶³ Neste ponto é interessante destacar que não há consenso na literatura; em alguns casos, os autores são inclusive contraditórios em seus próprios trabalhos. Garay (2012) e Escudé e Cisneros (2000) apontam a aquisição chilena de um cruzador foi o gatilho inicial das novas aquisições; Scheina (1988), por sua vez, considera que os argentinos foram responsáveis com a encomenda de dois cruzadores-couraçados. Já autores ligados à marinha argentina, como Lonzième (1990) e Oyazábal (2005), afirmam que esses dois navios eram uma resposta à compra chilena de encouraçados na Grã-Bretanha.

valiam para obtê-los em entrega imediata. Apesar da insistência de Santiago, o negócio não foi concretizado. Em fins daquele ano, porém, o Chile acertou a aquisição do cruzador *Chacabuco*, que estava sendo construído para venda por especulação pela Armstrong (SCHEINA, 1988).

A resposta argentina foi quase imediata, com a encomenda de dois cruzadores-couraçados na Ansaldo. Os navios, *Rivadavia* e *Moreno*, eram versões aprimoradas da classe *Garibaldi*. Para recebe-los o mais breve possível, os argentinos ofereceram um valor extra para entrega em menor prazo (SCHEINA, 1988). Tinham cerca de 8 mil toneladas de deslocamento e diferentes dotações do armamento principal: o primeiro tinha um canhão de 254 mm e dois de 203 mm, enquanto o segundo tinha apenas quatro de 203 mm (GARAY, 2012; ARGUINDENGUY, 1972a). Essa disparidade, que também existia nos demais navios desta classe, devia-se à instabilidade tecnológica do período, no qual ainda existiam controvérsias significativas sobre a disposição e tamanho da artilharia nos grandes navios (LONZIÈME, 1990).

Pouco depois foi a vez dos chilenos responderem estas aquisições com a encomenda de dois encouraçados de 12 mil toneladas na Grã-Bretanha, o *Constitución* e *Libertad*, que apesar de serem de segunda classe para padrões europeus, tinham uma velocidade alta que os tornava excelentes para combater os cruzadores-couraçados argentinos. Esses navios tiveram um custo bastante elevado; diante da recusa dos bancos europeus ofertar empréstimos a juros razoáveis, uma vez que consideravam a iminência de um conflito armado, o Chile acabou usando parte de suas reservas de ouro como pagamento (SCHEINA, 1988; GARAY, 2012).

O clima de tensão entre os dois países agravou-se na virada do ano e ambos fizeram preparativos na iminência do conflito armado (LONZIÈME, 1990). Exercícios realizados demonstraram que a esquadra argentina podia ser totalmente mobilizada em apenas dez dias;⁶⁴ treinamentos também foram feitos simulando a defesa de Buenos Aires que envolveram, pela primeira vez, uso de minas (BÓVEDA, 2009). Em termos financeiros, contudo, a corrida armamentista estava se provando insustentável. Segundo Pellegrini, a paz armada com o Chile fora responsável pelos distúrbios econômicos e domésticos no seu país entre 1901-1902. A tensão internacional criou um clima de intranquilidade que afastava os investidores externos; os banqueiros europeus, temerosos da deflagração, só aceitavam oferecer empréstimos a juros altíssimos. Neste contexto, os setores econômicos,

⁶⁴ Memoria del Ministerio de Marina, 1902.

tanto nos países sul-americanos como no exterior, passaram a pressionar seus governos para buscar uma solução ao impasse (PARADISO, 2005).

Os argentinos ainda deram um último suspiro na corrida armamentista ao pedir para a Ansaldo uma proposta por dois encouraçados, baseados na classe *Regina Margherita*, com 15 mil toneladas e armados com canhões de 305 mm, bem como seis contratorpedeiros da classe *Nembo*, de 450 toneladas (SCHEINA, 1988; ARGUINDEGUY, 1972b; ESCUDÉ e CISNEROS, 2000). Contudo, a esta altura as negociações entre os sul-americanos estavam avançando,⁶⁵ em grande medida graças aos interesses de grupos financeiros argentinos (no qual se destaca Ernesto Tornquist, banqueiro, representante das casas Rothschild e Baring, bem como assessor econômico de Roca), chilenos e britânicos – os últimos tinham consideráveis investimentos nos dois países. A pressão realizada por eles, que temiam prejuízos substanciais com a guerra, foi determinante para a retomada das negociações (LONZIEME, 1990; GARAY, 2012).

Novamente sob intermediação da Grã-Bretanha, Argentina e Chile assinaram uma série de acordos denominados *Pactos de Mayo*. Além de se comprometeram a resolver suas pendências pela via diplomática, estes acordos também providenciaram um dos primeiros tratados de limitação de armamentos navais da história (RESENDE-SANTOS, 2007). Baseada numa fórmula de “equivalência discreta” entre as esquadras, Buenos Aires e Santiago estabeleceram um hiato de cinco anos na expansão de suas forças navais, no qual se sujeitavam a avisar previamente a outra parte caso considerassem necessário novas aquisições. Por fim, renunciaram a incorporação das unidades em construção na Grã-Bretanha (encouraçados *Constitución*) e Itália (cruzadores-couraçados *Rivadavia*), bem como o desarme dos cruzadores *Garibaldi* e *Pueyrredón* e do encouraçado *Capitán Prat* (LONZIEME, 1990; SCHEINA, 1988). A competição naval fez os dois países possuírem esquadras numa magnitude que superava as suas capacidades financeiras e mesmo estratégicas. O Chile tornou-se a nação com a maior proporção de toneladas em belonaves por habitante do mundo, enquanto a Argentina também estava numa posição de destaque, superior à Grã-Bretanha. Em termos globais, Buenos Aires tinha a sexta e Santiago a sétima posição entre as maiores marinhas, ainda que estivessem muito distantes dos primeiros colocados (GARAY, 2012).

⁶⁵ Segundo Scheina (1988), a documentação chilena aponta que o pedido argentino pelos encouraçados foi abandonado no início de maio de 1902, pouco antes da assinatura dos pactos entre os dois países. Não é claro se os argentinos visaram usar essas possíveis aquisições como meio de pressionar seus vizinhos para o acordo ou se realmente visaram incorporar estas unidades. Por outro lado, a Armada realmente tinha realizado a encomenda pelos contratorpedeiros junto ao estaleiro napolitano Patinson. Eles acabaram revendidos para os próprios italianos em 1903 (ARGUINDEGUY, 1972b).

Os *Pactos de Mayo* evidenciaram as divisões existentes na sociedade quanto à condução da política externa tanto no Chile como na Argentina. Nesta última, o setor moderado, representado pelos partidários de Roca, dava ênfase para a manutenção da paz e estabilidade como garantia para a prosperidade do comércio e eram contrários ao que consideravam gastos militares excessivos, defendendo que as controvérsias externas deveriam ser resolvidas por meio do arbitramento. Essa posição era combatida firmemente pelo setor mais duro, os falcões, que liderados por Zeballos e fortemente influenciados pela tradição realista da doutrina bismarckiana, bem como das ideias de Mahan e teses imperialistas, defendiam a adoção de uma diplomacia ativa, que enfatizava o choque de interesses e a primazia do poder militar; muitos deles acreditavam no *excepcionalismo* portenho e no destino manifesto da “Grande Argentina”. Eles se pronunciaram criticamente aos *Pactos de Mayo*, denunciando o enfraquecimento do poder argentino tanto pelo desarmamento como também pelo isolacionismo perante os tradicionais aliados no Pacífico (Peru e Bolívia). Em sua visão, tais medidas eram incompatíveis para a segurança e paz de seu país perante o que chamavam de expansionismo de Chile e Brasil (PARADISO, 2005; ESCUDÉ e CISNEROS, 2000; ALSINA JÚNIOR, 2015).

De qualquer modo, a crise acabou superada e isso permitiu que a Armada Argentina pudesse se concentrar em outros assuntos. Conforme relatou o então ministro, capitão Onofre Betbeder, o acordo não só permitiu uma sensível redução nos gastos da marinha (calculados em cerca de dois milhões de pesos), como também possibilitava o governo a encarar de forma definitiva as questões referentes à segurança do Prata. O tratado apenas limitava a expansão de “forças ofensivas” e não incluía os meios de defesa fixa (artilharia de costa, fortificações, etc) ou móveis, no qual ressaltava a possibilidade de usar submarinos. Neste sentido, lembrava que o fortalecimento das posições no Prata permitiria o deslocamento de parte da esquadra para a defesa marítima mais ao sul.⁶⁶

Os argentinos também mantiveram em estado de desarme todos os cruzadores-couraçados *Garibaldi* e os encouraçados de rio *Libertad*, com o restante da frota servindo como embarcações de instrução com dotação incompleta, algo que dava um passo além do estabelecido nos pactos (ARGUINDEGUY e RODRÍGUEZ, 1995). Durante 1903 apenas os cruzadores *Buenos Aires*, *25 de Mayo* e *9 de Julio* foram mantidos em prontidão continuamente; o restante da frota ficou em seus portos.⁶⁷ Essa medida não apenas resultava em economia de gastos como também mitigava a crônica falta de pessoal, que se

⁶⁶ Memoria del Ministerio de Marina, 1903.

⁶⁷ Memoria del Ministerio de Marina, 1904.

tornou mais grave diante do acelerado crescimento da marinha na última década. Cada cruzador-couraçado da classe *Garibaldi*, por exemplo, exigia uma guarnição de ao menos 500 homens, entre oficiais e marinheiros (CHESNEAU e KOLESNIK, 1979). Betbeder observou que em 1901 existiam apenas 321 oficiais em serviço no corpo geral da marinha, número que incluía os cadetes em instrução no navio-escola *Presidente Sarmiento*.⁶⁸ No que concerne às praças, em 1902 ele apontou que os navios tinham apenas metade das dotações necessárias para sua operação, mas avaliou que a lei do serviço militar obrigatório, aprovado no ano anterior, permitiria atingir o número estipulado de 7-8 mil homens necessários em tempos de paz num futuro próximo.⁶⁹

Foi nesta época também que surgiu um interesse mais consistente com os territórios antárticos, no qual se destacam a viagem do alférez José Sobral junto à uma expedição sueca ao continente gelado em 1902, seguida nos dois anos seguintes pela viagem da corveta *Uruguay* e o estabelecimento da primeira estação meteorológica argentina permanente na região (DESTÉFANI, 1991a). Em 1904 foi criada a *Escuela Superior para Oficiales de la Armada*, voltada para o aperfeiçoamento técnico dos oficiais com os armamentos modernos (ARGUINDEGUY e RODRÍGUEZ, 1995); no ano seguinte, com a ampliação das oficinas na base naval de Río Santiago – local onde se baseava a frota de torpedeiras (DESTÉFANI, 1991a). Envolvida nestas atividades profissionais, a marinha não esteve envolvida na última insurreição armada da UCR, em 1905 (MORENO, 1998; SCENNA, 1980).

Na Europa, os navios sul-americanos em construção tornaram-se fonte de polêmicas e especulação quanto ao seu destino em meio ao acirramento das tensões políticas no continente e no Extremo Oriente. Em meados de 1903 a diplomacia britânica informou que existia uma ideia com forte aceitação nos círculos navais argentinos e chilenos pela incorporação daquelas unidades em suas marinhas; para não romper os acordos de limitação, vislumbravam que cada país receberia um encouraçado e um cruzador-couraçado.⁷⁰ Por outro lado, citava que a partir daquele momento foram feitas várias sondagens e propostas concretas para a aquisição dos navios por parte de Japão e Rússia, num momento em que estas potências se encontravam à beira da guerra.⁷¹ Tóquio acertou a compra das duas belonaves em construção na Itália, rebatizando-os de *Kasuga* e

⁶⁸ Memoria del Ministerio de Marina, 1901.

⁶⁹ Memoria del Ministerio de Marina, 1902.

⁷⁰ Gerard Lowther a Marquess of Lansdowne, 20-08-1903. FO 46/667.

⁷¹ Claude M. Macdonald a Marquess of Lansdowne, 5-12-1903. FO 46/667.

Nisshin. Os asiáticos pagaram £ 1,5 milhões, valor que cobriu os todos gastos argentinos com as embarcações.⁷²

Com o início da Guerra Russo-Japonesa, no começo de 1904, novas especulações apontavam que belonaves argentinas e chilenas seriam vendidas para um dos beligerantes. Segundo um memorando britânico, agentes sob ordens de um empresário identificado como sr. Flint – muito provavelmente o mesmo que organizou a “esquadra de papelão” para o Brasil – estaria negociando a compra dos cruzadores-couraçados *Pueyrredón*, *Belgrano* e possivelmente o *Garibaldi*, bem como vários navios chilenos e os encouraçados em construção na Grã-Bretanha.⁷³ Suspeitava-se que o país comprador, a Turquia, os cederia para a Rússia. Os rumores, sobretudo em relação às belonaves chilenas, persistiram até meados do ano seguinte e diversos países, incluindo Grécia, Pérsia e vários latino-americanos (inclusive a Bolívia, que sequer tinha marinha) foram citados como intermediários sob ordens de São Petersburgo.⁷⁴ Para Londres, a questão tinha grande relevância, já que em 1902 tinha firmado uma aliança com os japoneses para justamente se contrapor ao que via como expansionismo russo no Leste Asiático. No fim, os britânicos não só exerceram pressão sobre os sul-americanos para evitar qualquer negócio como também acertaram a compra dos encouraçados chilenos em construção no país, renomeados como *Swiftsure* e *Triumph*, para impedir terminassem em mãos russas.⁷⁵

De qualquer maneira, os argentinos obtiveram boas relações com os japoneses com a venda dos cruzadores-couraçados. Elas foram essenciais para que o capitão Manuel Domecq García fosse convidado para servir como um observador embarcado na esquadra nipônica, onde pode acompanhar o conflito numa posição privilegiada.⁷⁶ Ao retornar à Argentina, escreveu um verdadeiro tratado estratégico-operacional, no qual defendeu a formação de um núcleo de batalha, forte e de caráter ofensivo, baseado nos grandes navios de guerra. Sua obra teve influência sobre a política de aquisições de sua marinha nos anos seguintes (DELAMER et al, 2011; OYARZÁBAL, 2005).

No Brasil, a situação da marinha mudou pouco nos primeiros anos seguintes à virada do século. A prioridade do governo Campos Sales era a economia, no qual implantou uma política fiscal austera que efetivamente inviabilizou a reorganização da

⁷² Memoria del Ministerio de Marina, 1904.

⁷³ Mr. Haggard a Marquess of Lansdowne, 16-5-1904. FO 46/667.

⁷⁴ F. Elliott a Marquess of Lansdowne, 22-6-1904; Mr. Haggard a Marquess of Lansdowne, 5-10-1904. FO 46/667.

⁷⁵ Memorandum, 5-6-1905. FO 46/667.

⁷⁶ Além deste observador no lado japonês, o governo argentino também enviou o capitão José Moneta para acompanhar a esquadra russa (ARGUINDEGUY e RODRÍGUEZ, 1995).

esquadra (MARTINS FILHO, 2010; ARIAS NETO, 2001). Em seu último relatório ministerial, o almirante José Pinto da Luz deixou bem claro sua frustração por não ter podido iniciar seus planos em virtude do rígido programa financeiro do presidente, lembrando que apenas com sacrifícios o país voltaria a ter sua antiga posição entre as forças navais sul-americanas.⁷⁷

No final de 1902 teve início a presidência de Rodrigues Alves, que já em seu “Manifesto inaugural” sinalizou que daria atenção especial às questões das forças armadas. Para a pasta da Marinha, o presidente escolheu um oficial florianista convicto, que tinha obtido uma posição de bastante destaque nos últimos anos, o almirante Júlio Cesar de Noronha (MARTINS FILHO, 2010; ARIAS NETO, 2014).

A situação no país era mais favorável aos planos de modernização da Marinha. O regime republicano já tinha se consolidado a esta altura, marcado por um caráter oligárquico e de grande autonomia estadual, dominado por São Paulo e Minas Gerais e cuja estabilidade derivava da chamada política dos governadores. A economia experimentou um rápido crescimento, tanto pela alta nos preços do café – principal produto de exportação do país – como também pelo *boom* da borracha (FAUSTO e DEVOTO, 2004). Neste ambiente de maior estabilidade política e crescimento econômico, houve um impulso pela modernização que abrangia toda a sociedade, no qual se destacaram a campanha da vacina e a própria reorganização urbana da capital (ARIAS NETO, 2014).

No plano externo, contudo, surgiram novos problemas. O novo chanceler brasileiro, José Maria Paranhos Júnior, o Barão do Rio Branco, tinha preocupação especial tanto em resolver os litígios territoriais do Brasil herdados do século passado – ele foi representante brasileiro nas negociações com a Argentina (Palmas) e França (Amapá) – como também uma profunda preocupação com possíveis agressões imperialistas contra o país (ALSINA JÚNIOR, 2015).⁷⁸

Essa percepção foi reforçada com a crise na Venezuela (1902-1903) e do caso *Panther* (1905), que envolveu o próprio Brasil,⁷⁹ – importante notar que em ambas o poder

⁷⁷ Relatório do Ministério de Marinha, 1902.

⁷⁸ Nas discussões com Paris, ele percebeu de modo evidente como a fraqueza militar brasileira limitou as suas opções disponíveis a apenas a persuasão política. Antes considerado europeísta, o barão foi obrigado a voltar-se aos Estados Unidos neste período porque entendia que sem a presença de Washington os franceses não teriam hesitado em ocupar militarmente a área disputada. Similarmente, compartilhou o desapontamento e temor resultante das negociações pelas fronteiras com a Guiana Inglesa, cujo laudo produzido pela Itália não só foi largamente favorável à Londres como também o justificou a partir dos termos da Conferência de Berlim de 1884, a mesma que determinou a partilha da África pelas potências europeias (ALSINA JÚNIOR, 2015; CERVO e BUENO, 2012).

⁷⁹ O incidente ocorreu quando a canhoneira germânica *Panther* visitava Santa Catarina e parte de sua guarnição desembarcou e prendeu um alemão em Itajaí. Em resposta à esta violação da soberania nacional,

naval teve papel preponderante – mas não se reduzia apenas aos europeus. A criação do Panamá (1903) demonstrou que os norte-americanos também estavam dispostos a agir de maneira imperialista. Anos antes, em 1899, um incidente com a canhoneira norte-americana *Wilmington* também evidenciou a possível ameaça deste país, bem como colocou a questão do Acre no centro das preocupações da diplomacia brasileira.⁸⁰ Os bolivianos tentaram envolver Washington neste contencioso em 1901 ao firmar acordos generosos para exploração da borracha com um grupo anglo-americano, o *Bolivian Syndicate*, que se assemelhava às companhias coloniais na África. Em meio à crise, La Paz passou a enviar tropas à região, que foram respondidas por medida semelhante por parte do Rio de Janeiro no começo de 1903, que mobilizou uma divisão naval composta pelo *Florianópolis*, *Tupy* e *Gustavo Sampaio* sob comando do almirante Alexandrino Faria de Alencar até Puerto Alonso. As dificuldades para fazer esse gesto expuseram a baixa prontidão operacional da Marinha. As tensões só foram resolvidas no Tratado de Petrópolis, assinado naquele ano, no qual os brasileiros compraram o território acreano (BANDEIRA, 2010; ALSINA JÚNIOR, 2015).

Ainda no cenário sul-americano, também surgiram nestes primeiros anos do século novas preocupações. Resolvida a questão com a Bolívia, o Brasil passou a enfrentar dificuldades com o Peru, que reivindicava não só o território do Acre como também ampla faixa no Amazonas. A situação era mais grave porque Lima tinha uma capacidade militar substancialmente maior que os bolivianos, ainda que sua instabilidade política doméstica diminuísse seu potencial bélico. No começo de 1904, o Rio de Janeiro mandou fechar a navegação do rio Amazonas para que os peruanos não recebessem carregamentos de armas e munições por aquela via; o Peru então tentou, sem sucesso, envolver os Estados Unidos a todo custo nesta controvérsia que se prolongou até 1909 (BANDEIRA, 2010; ALSINA JÚNIOR, 2015).

Na bacia platina, a preocupação era com a expansão da área de influência da Argentina. Em 1904 ocorreu uma insurreição dos *blancos* uruguaios – tradicionalmente pró-Buenos Aires –, que acabou derrotada pelo governo *colorado*, mais próximo ao Rio de Janeiro. Ainda que Argentina e Brasil adotassem postura bastante cautelosa no conflito, a diplomacia brasileira constatou que as autoridades portenhas eram simpáticas aos

o almirante Noronha mandou os cruzadores *Barroso*, *Benjamin Constant* e *Tamandaré* interceptarem o navio germânico antes que deixasse águas brasileiras. A precária situação da Marinha ficou evidente diante da incapacidade das embarcações chegarem a tempo (ALSINA JÚNIOR, 2015).

⁸⁰ Naquele ano esta canhoneira entrou no rio Amazonas e navegou até Iquitos, no Peru, sem ter recebido autorização brasileira para tal (BANDEIRA, 2010).

rebeldes. A situação regional complicou-se após a eclosão de uma revolta liberal no Paraguai ainda naquele ano. Diferentemente do caso uruguaio, era bastante evidente o envolvimento argentino: alguns dos principais rebeldes eram oficiais paraguaios que tinham treinado na Armada e boa parte de sua artilharia provinha do Arsenal de Guerra de Buenos Aires. Tanto o governo brasileiro como argentino enviaram flotilhas para a região (DORATIOTO, 2014).⁸¹

Essa percepção de que o país encontrava-se ameaçado e vulnerável, que era compartilhada por importantes lideranças políticas, diplomáticas e militares brasileiras foi fundamental na definição das diretrizes da política estabelecida pelo barão durante seu tempo à frente do Itamaraty: a solução dos problemas fronteiriços, integridade da soberania nacional, defesa do modelo de agroexportador, restauração do prestígio internacional brasileiro e a supremacia compartilhada da América do Sul, preferencialmente com os Estados Unidos (CERVO e BUENO, 2012). Numa visão pragmática e realista, Rio Branco atribuía grande importância ao poder militar, essencial tanto à defesa como prestígio internacional. Neste sentido, o via como um instrumento bastante útil à política externa e apoiou consistentemente o fortalecimento das forças armadas. É importante ressaltar, porém, que a preocupação do barão era mais com o acréscimo do poder militar brasileiro na forma de plataformas de combate imediatas do que quanto à composição mais adequada da esquadra; durante seu longo tempo à frente do Itamaraty fez várias sugestões de compras de oportunidade aos ministros da marinha que sempre as rejeitavam, uma vez que preocupavam-se em manter seus limitados recursos nos programas estabelecidos (ALSINA JÚNIOR, 2015).⁸²

Assim, ao início da presidência Rodrigues Alves não apenas existia condições como também um certo consenso, tanto no governo como na sociedade, da necessidade premente da recuperação da Marinha.⁸³ Durante a primeira metade de seu mandato, o

⁸¹ Segundo Bandeira (2010), a força brasileira era composta pelo *República*, *Carioca*, *Tiradentes* e *Fernandes Vieira*, bem como navios auxiliares. Citando despachos diplomáticos, ele afirma que a flotilha argentina era substancialmente maior, contudo não encontramos nenhuma informação sobre o assunto na documentação ou literatura consultada. Escudé e Cisneros (2000) se limitam a apontar que o cessar-fogo entre os grupos beligerantes foi assinado a bordo do monitor *La Plata*.

⁸² Para citar algumas das propostas feitas por Rio Branco neste primeiro momento, podemos destacar a sugestão em agosto de 1903, durante as negociações com a Bolívia, para aquisição de um cruzador da classe *Amalfi* de 9,8 mil toneladas e seis contratorpedeiros de 450 toneladas, unidades que afirmava terem sido encomendadas pela Argentina e que agora precisava se desfazer por razão do acordo de desarmamento com Santiago. Em março do ano seguinte, durante um período de tensões com o Peru, a sugestão foi por navios chilenos: o encouraçado *Capitán Prat* e o cruzador *Chacabuco* (ALSINA JÚNIOR, 2015).

⁸³ Pandiá Calógeras (1938) sugeriu que o investimento na esquadra também tinha o interesse em criar uma força capaz de contrapor a guarnição militar na capital. Essa explicação, que introduz elementos das relações civil-militares para justificar a aprovação dos ambiciosos programas navais da época, foi repetida por autores posteriores, como Sodré (2010) e Carvalho (2005). De certa maneira, como ressalta Alsina Júnior (2015),

almirante Noronha dedicou-se à elaboração de um plano minucioso e totalmente inédito para a reorganização naval (ARIAS NETO, 2014; MARTINS FILHO, 2010). Este se estruturava a partir de quatro medidas complementares: 1) a remodelação do material flutuante segundo um programa previamente organizado; 2) preparo e adestramento das guarnições destas embarcações; 3) garantir que os quadros dos corpos de marinha, sobretudo de marinheiros, estivessem completos; 4) a criação de um porto militar, cujas instalações permitissem reparar e construir novos navios (NORONHA, 1950).

O primeiro e mais importante passo era a preparação de um programa naval extensivo, que permitisse renovar a esquadra segundo o conceito de esquadra homogênea defendido por Jaceguay. Como ressalta Martins Filho (2010), o processo de elaboração do programa naval é bastante nebuloso por várias razões. Em primeiro lugar, ele lembra que a gestão da Marinha na época tinha um caráter muito centralizado e personalista, centrado na figura pessoal do ministro. O projeto de renovação, além disso, foi de criação exclusiva do almirante Noronha. Por fim, destaca a importância e influência da indústria bélica neste processo, no qual há fortes indícios de que a Armstrong e a Vickers já estavam envolvidas informalmente na preparação do projeto ao menos desde meados de 1903.⁸⁴

Em seu primeiro relatório anual como ministro, Noronha expôs os primeiros esboços dos seus planos. Tendo como exemplos de reorganização naval o Chile e Estados Unidos, enfatizou a importância do planejamento e investimento adequado na reconstrução da Marinha como garantia da defesa nacional. Para isso, se propôs a mostrar de forma realista as condições da esquadra, apontando que o material flutuante estava em péssimas condições e que sequer possuía uma unidade de combate moderna. De todas belonaves da

ela implica numa constatação de uma aliança política entre a Marinha, considerada mais conservadora, e a oligarquia que comandava a república, para fazer frente à um Exército mais dividido e com setores radicais. Ele rejeita essa hipótese, destacando a ausência de contínuos aumentos no orçamento da marinha, fortalecimento dos fuzileiros navais – força capaz de efetivamente combater as tropas adversárias em terra –, escolha de ministros subordinados à política oligárquica ou enfraquecimento do Exército por reduções de recursos ou efetivos, bem como por ignorar o contexto externo de percepção de ameaças imperialistas. Finalmente, salienta que as críticas feitas por Calógeras eram centradas contra um ministro determinado que ele não citava, Alexandrino de Alencar. Tendemos a concordar com os argumentos de Alsina Júnior, adicionando ainda que se realmente houve uma pretensão de fortalecer a Marinha *vis-a-vis* ao Exército, esta ocorreu muito mais no plano simbólico do que propriamente no sentido de formar uma força capaz de combater-lo. Cabe lembrar que a posse de poderosas esquadras de alto-mar era um elemento identificado de poder e modernidade nas principais potências do globo, incluindo nos dois principais parceiros comerciais do Brasil, Grã-Bretanha e Estados Unidos, nos quais a marinha também era preponderante perante o exército.⁸⁴ Segundo Martins Filho (2010), em agosto de 1903 o ministro Noronha expediu uma ordem pedindo a elaboração de um projeto de ampliação de um dos diques na Ilha das Cobras, que deveriam ser grandes o suficiente para adequar encouraçados de 13 mil toneladas. Neste sentido, o almirante já sabia das dimensões exatas dos navios um ano antes de apresentar seu projeto no Congresso. Topliss (1988), por sua vez, afirma que a Armstrong começou a fazer os primeiros desenhos de navios para o Brasil em novembro de 1903, inspirados no encouraçado *Constitución* e no guarda-costas norueguês *Norge*.

esquadra, dizia que apenas as unidades adquiridas mais recentemente (classes *Deodoro*, *Barroso* e *Tupy*) tinham alguma eficiência, enquanto o *Riachuelo*, *Aquidaban*, *Benjamin Constant* e *República* ainda seriam úteis como força reserva; o restante dos navios não teria valor militar. Como o Brasil não possuía recursos para fazer aquisições ambiciosas e numerosas, o ministro propunha adotar tipos de navios homogêneos, superiores aos congêneres de outras marinhas no quanto fosse possível. Reconheceu também que tal projeto inevitavelmente teria gastos substanciais, mas acreditava ser possível fazê-lo ainda naquele decênio, eventualmente buscando apoio nos estados da união para contribuírem com uma quota dos custos.⁸⁵

A perspectiva financeira tinha grande relevância nos planos de Noronha. Neste sentido, reconhecia que não era tarefa simples definir as características dos navios maiores, uma vez que qualquer acréscimo em seu poder (seja ofensivo ou defensivo) acarretava num aumento de peso e custos.⁸⁶ Era preciso “evitar a tentação do “quanto maior melhor”, ou seja, da tendência a apostar todos os recursos em navios de “exagerado deslocamento” (MARTINS FILHO, 2010, p. 74).⁸⁷ Defendia a ideia do “justo meio”, que combinava qualidade e quantidade, dimensão e número das unidades de modo mais adequado às necessidades e capacidades do país. Esse pressuposto combinava tanto princípios da *Jeune École* – economia e número – como também pelo receio de Mahan ao excesso de confiança na tecnologia (MARTINS FILHO, 2010).

O programa naval de Noronha foi apresentado abril de 1904, estabelecendo um prazo de aquisições de seis a oito anos, de forma a não afetar em demasia os recursos nacionais. O núcleo principal da nova esquadra seria formado por três encouraçados de deslocamento moderado (12,5 a 13 mil toneladas), cuja configuração ideal estava baseada no *Wittelsbach* alemão, o *Regina Elena* italiano e, sobretudo, na classe britânica *Swiftsure* (ex-*Constitución*) encomendada originalmente pelos chilenos na *Armstrong*. Quanto à artilharia, defendeu inicialmente a adoção de canhões 254 mm na bateria principal – que permitiriam uma taxa de disparo superior aos de 305 mm usados pelos navios italianos – e 190 mm na média.⁸⁸

⁸⁵ Relatório do Ministério da Marinha, 1903.

⁸⁶ Relatório do Ministério da Marinha, 1904.

⁸⁷ Como exemplos negativos, Noronha (1950, p. 6) apontava os grandes cruzadores construídos recentemente pela Grã-Bretanha (*Powerful* e *Terrible*, ambos com 14 mil toneladas) e Rússia (*Rurik* e *Rossia*, respectivamente com 11 e 12 mil toneladas), além da política italiana que produziu “navios de grande deslocamento, armados de enormes canhões, mas de diminuta área protegida”. Martins Filho (2010) lembra que as duas primeiras belonaves demandavam uma tripulação muito elevada (cerca de 900 homens em cada) e rapidamente foram vistos como “elefantes brancos”.

⁸⁸ Relatório do Ministério da Marinha, 1904.

Inspirado no padrão adotado pela marinha japonesa, propôs uma proporção de três para três na razão de encouraçados e cruzadores (MARTINS FILHO, 2010). Quanto ao tipo de navio, Noronha ressaltou as lições da Guerra Hispano-Americana como das recentes batalhas entre russos e japoneses que, segundo ele, demonstravam a fragilidade dos cruzadores protegidos resultante da ausência de blindagem adequada; neste caso, a opção mais viável era por modelos couraçados. Propôs que tivessem entre 9,2 a 9,7 mil toneladas e fossem dotados de artilharia de 190 mm. Em adição a este armamento, tanto os cruzadores como também os encouraçados seriam equipados com torpedos.⁸⁹

Em relação às unidades menores, o almirante sugeriu a aquisição de seis contratorpedeiros de 400 toneladas, que operariam de forma coordenada com a esquadra de combate. Novamente, dizia-se inspirado na marinha japonesa, que construiu recentemente unidades com deslocamento similar com grande velocidade e demonstraram grande utilidade nas primeiras ações do conflito corrente. Se de um lado ele entendia que as belonaves desta dimensão perdiam parte da sua capacidade de ocultação, ganhavam em qualidades náuticas. Para complementar as operações da nova esquadra, Noronha vislumbrava a aquisição de um navio-carvoeiro capaz de transportar 6 mil toneladas em combustível.⁹⁰

O ministro propôs também a obtenção de doze novas torpedeiras, seis de 130 toneladas e seis de 50 toneladas, ambas para a defesa móvel dos portos.⁹¹ Na sua avaliação, este tipo de belonave era mais útil nesta função do que os contratorpedeiros, cuja ênfase estava nas operações marítimas. Noronha reconheceu que este número de unidades não era totalmente adequado para as necessidades brasileiras, mas correspondia à carência de recursos disponíveis. As torpedeiras maiores também poderiam ser usadas em operações litorâneas junto à esquadra, inclusive no ataque aos portos inimigos. As unidades menores, por sua vez, teriam função eminentemente defensiva, tanto na proteção de instalações portuárias litorâneas como também em operações conjuntas com as flotilhas fluviais no Amazonas e Mato Grosso (NORONHA, 1950).

Finalmente, Noronha também apontava a importância de se adquirir três submarinos. Ele não deu especificações claras sobre este tipo de embarcação, limitando-se a dizer que tinha preferência pelo tipo *Holland* em construção pela Vickers. Assim como no caso das torpedeiras, estes barcos teriam como missão fundamental a proteção dos

⁸⁹ Relatório do Ministério da Marinha, 1904.

⁹⁰ Relatório do Ministério da Marinha, 1904.

⁹¹ Relatório do Ministério da Marinha, 1904.

portos, inviabilizando qualquer bloqueio próximo.⁹² O programa naval de 1904, composto pelas unidades apontadas, foi apresentado no Congresso em junho pelo deputado fluminense Laurindo Pitta. Nessa proposta, existia uma polêmica e suspeita cláusula que dava preferência aos estaleiros britânicos para a fabricação das novas unidades, algo que deixa evidente o papel destes na elaboração dos planos apresentados por Noronha (MARTINS FILHO, 2010).

O programa naval foi aprovado sem grandes discussões no Congresso, onde não houve oposição e apenas preocupações quanto à forma de pagar pela nova esquadra (ARIAS NETO, 2014). A única mudança importante foi a supressão do artigo que favorecia os estaleiros britânicos, ainda que se enfatizasse a necessidade de investir na melhoria da estrutura física (diques e arsenal) e pessoal (treinamento de oficiais, marinheiros e maquinistas) da Marinha – para qual houve a adição de fundos para compra de um navio-escola de até 3 mil toneladas – para receber as novas unidades. Como elemento adicional, houve também a sugestão para se tratar do aspecto diplomático do programa naval, aprovado justamente num momento em que as principais forças navais sul-americanas, Argentina e Chile, estavam sob um acordo de desarmamento (MARTINS FILHO, 2010).

Não obstante, os discursos de alguns parlamentares deixaram bem evidente alguns dos aspectos político-estratégicos por trás do programa naval. Conforme lembrou Martins Filho (2010, p. 77), o parecer da Comissão de Marinha e Guerra do Senado afirmava que o programa permitia “a reconquista do valor militar perdido, sobre o mar, na América do Sul”, diante da “necessidade que temos de manter inabalável o prestígio que de direito nos cabe na balança política do continente sul-americano” (NORONHA, 1950, p. 288). Outros parlamentares foram menos comedidos: o próprio deputado Pitta justificou a sua proposta afirmando que “pretensioso quem armar o Brasil para afrontar os Estados Unidos; falta de patriotismo quem não o armar para afrontar a Argentina” (NORONHA, 1950, p. 254). Já o senador Antônio Azeredo, ao justificar sua posição junto ao presidente da casa, Francisco Glicério, disse que “o motivo porque dou meu voto ao projeto da Câmara dos Deputados, autorizando o governo a adquirir elementos para a esquadra moderna, de modo a nos colocar na posição que tínhamos há 20 anos – a supremacia naval no continente sul-americano”. Interrompido por Glicério, lembrando-o que “não é esta intenção” do governo, ele respondeu contundentemente: “se não é, deveria sê-lo” (NORONHA, 1950, p. 303).

⁹² Relatório do Ministério da Marinha, 1904.

Seis meses depois de apresentado, em dezembro daquele ano, o programa naval foi aprovado pelo Congresso, ainda que a liberação de recursos ocorreria apenas no final do ano seguinte (MARTINS FILHO, 2010).

Cabe ressaltar aqui alguns elementos que justificam essa ênfase no enfrentamento com a Argentina. Em adição à tradicional rivalidade entre as duas nações sul-americanas, que inclusive baseava as linhas gerais da política de defesa naval brasileira,⁹³ existiam naquela conjuntura fatores que intensificaram a percepção da ameaça argentina e da vulnerabilidade de seu país. Como lembra Resende-Santos (2007), a rápida expansão naval do vizinho austral e os *Pactos de Mayo* anularam duas grandes vantagens que o Brasil tinha a seu favor na balança de poder regional. Em primeiro lugar, o país agora já não podia contar com os chilenos num eventual conflito com Buenos Aires, perdendo sua condição de *security free rider*. Em segundo lugar, a poderosa esquadra argentina anulou uma importante vantagem defensiva que o Rio de Janeiro possuía, sua extensão territorial, que dificultava sua conquista e mesmo operações militares prolongadas. Armados com a supremacia naval, os argentinos superavam este obstáculo, permitindo que eles pudessem projetar seu poder militar sobre toda a longa linha costeira brasileira, incluindo a própria capital. Desta forma, ocorria justamente uma inversão de posições existentes na época do Império, quando a superioridade naval do Rio de Janeiro era um elemento essencial para sua posição de hegemonia sobre a bacia platina.

Não obstante, é importante ressaltar que o objetivo do programa naval, como salientado nas discussões do Congresso, não era apenas se contrapor à uma simples percepção de uma possível ameaça argentina, mas sim retomar um padrão anterior, vigente no período imperial, onde o Brasil gozava de uma supremacia naval que lhe conferia uma substancial vantagem no jogo de poder sul-americano, algo que naturalmente teria implicações políticas nas relações com a Argentina. Neste sentido, devemos sublinhar que houve efetivamente uma escolha que privilegiava determinadas plataformas tecnológicas – encouraçados e cruzadores-couraçados – capazes de disputar o controle do mar.

Em maio de 1905 a Marinha já tinha elaborado a base de construção dos navios maiores e preparava-se para enviar pedidos de orçamento para os estaleiros estrangeiros,

⁹³ Como lembra Alsina Júnior (2015), ao citar um oficial de Marinha contemporâneo, Armando Burlamaqui, os brasileiros consideravam três cenários distintos para o emprego de seu poder militar: no panorama sul-americano, contra uma nação banhada pelo Atlântico – a Argentina – e uma pelo Pacífico – Peru – além do enfrentamento de uma agressão de uma força extra regional. No primeiro e no último cenário o poder naval teria papel destacado: contra a Argentina, a esquadra atuaria ofensivamente, procurando combater o inimigo para obter o comando do mar. Já contra uma potência extra regional, a postura da Marinha seria de defesa ativa, no qual aproveitaria da distância e dificuldades logísticas do adversário em realizar operações transoceânicas.

deixando claro que o vencedor seria o melhor atendimento às características pedidas e não o preço (MARTINS FILHO, 2010). Neste momento foram alteradas algumas das características dos navios que, segundo Noronha, foram feitas à luz das lições da Guerra Russo-Japonesa. Ele propôs um aumento na espessura da couraça e a unificação da artilharia – ideia que ganhava terreno na Grã-Bretanha e Itália e da qual o ministro se dizia partidário –, substituindo os canhões médios por uma dotação de doze bocas de fogo de 254 mm.⁹⁴ As mudanças, inicialmente instituídas nos encouraçados, também foram aplicadas nos cruzadores-couraçados, tornando estes dois tipos de navios homogêneos no tocante ao calibre e disposição de sua artilharia pesada. Dessa maneira, os cruzadores ganhavam poder para ficarem aptos a compor a linha de batalha junto aos encouraçados, dobrando o número de belonaves aptas para esta tarefa (NORONHA, 1950). Esta ênfase no combate naval não deixa dúvidas da influência do pensamento de Mahan.

Não obstante, existiam setores da Marinha bastante críticos ao programa naval de Noronha. Os opositores argumentavam que os encouraçados tinham um deslocamento exagerado, bem como apontavam a ausência de instalações (como diques e portos) e pessoal preparado para receber tais belonaves. O principal crítico era o almirante Alexandrino Faria de Alencar (MARTINS FILHO, 2010). Os oponentes do ministro tinham seu próprio programa naval extra-oficial, que chegou a ser ventilado no Congresso como uma proposta menos onerosa e ambiciosa do que a apresentada pelo ministro (ALSINA JÚNIOR, 2015). Consistia nos planos defendidos pelo chefe do Estado Maior, o almirante João Justino Proença, que previa a aquisição de dois a três encouraçados de 8 mil toneladas, número idêntico de cruzadores de 3,5 a 4 mil toneladas, bem como de dez a quinze torpedeiras e alguns submarinos *Holland*.⁹⁵

Diante das críticas internas na Marinha e da resistência de setores do governo em aprovar os recursos, os planos de Noronha passaram a avançar lentamente. Em meio à esta situação, o ministro recuou e desviou sua atenção à pequenos detalhes e miudezas da administração naval enquanto esperava pela aprovação de seu programa naval (MARTINS FILHO, 2010).

Em relação ao novo porto militar, previsto por seus planos, os avanços também foram lentos. O almirante favorecia a opção de um lugar fora da baía da Guanabara, numa área que concentrasse todas as atividades da marinha, facilitando o controle de recursos e

⁹⁴ Relatório do Ministério da Marinha, 1905.

⁹⁵ Relatório do Ministério da Marinha, 1903. Anexo: Relatório do chefe do Estado Maior General da Armada, 1903.

afastando o pessoal das conturbações políticas da capital (ARIAS NETO, 2014). Sua preferência pessoal era pela baía de Jacuacanga, em Ilha Grande e localizada perto de Angra dos Reis, justificada por razões estratégicas (próximo dos dois principais portos do país, o da capital e de Santos), bem como por características físicas da região que facilitariam a defesa dessas instalações.⁹⁶ Entretanto, essa não era uma opção consensual: haviam setores da Marinha que defendiam que o porto militar ficasse na Guanabara (opções do local se dividiam entre a Ilha das Cobras e a Ilha do Boqueirão) ou em Santa Catarina (São Francisco ou Florianópolis). No que concernia ao material flutuante, apenas as flotilhas fluviais e questão dos submarinos atraíram sua atenção. Antes de assumir a pasta da Marinha, Noronha tinha participado de comissões especiais que se dedicaram ao estudo destes assuntos.

Na virada do século, o almirante fez um relatório sobre a condição das flotilhas fluviais a pedido do ministro Pinto Luz, no qual expôs o estado ruim dos navios que as compunham. Tendo em vistas a experiência de França e Grã-Bretanha em suas colônias, Noronha propôs a aquisição de canhoneiras fluviais da classe *Melik*, fabricadas por Londres para operação nos rios africanos.⁹⁷ Após assumir a pasta da Marinha, ele procurou materializar essa proposta, ressaltando que o calado pequeno dessas canhoneiras permitiriam elas acessarem pontos na bacia amazônica próximos à fronteira com Peru e Bolívia que as embarcações então em serviço – classe *Teffé* – não eram capazes.⁹⁸

A preocupação com a defesa fluvial assumiu especial relevância num momento em que existiam tensões com a La Paz e Lima, bem como distúrbios no Paraguai e Uruguai. Em todos estes casos, os rios tinham importância essencial como via de comunicação e as dificuldades que tanto Alexandrino teve à frente da divisão norte em 1903 como no envio de forças à Assunção em 1904 demonstraram a fragilidade brasileira nesta área. No mesmo relatório em que apresentou seu programa naval, Noronha também defendeu a necessidade de ampliar as flotilhas fluviais, tanto com novos navios de guerra como também com barcos para funções policiais e de defesa portuária.⁹⁹ Naquele mesmo ano foram tomadas as primeiras medidas para modernizar as flotilhas fluviais. O ministro adquiriu quatro canhoneiras da classe *Acre* junto ao estaleiro Yarrow. Estes navios, contudo, foram

⁹⁶ Numa trágica ironia, foi justamente naquele local onde, em janeiro 1906, ocorreu a explosão do encouraçado *Aquidaban*, que ceifou a vida de vários almirantes e do próprio filho de Noronha. O navio estava numa comissão especial, junto ao *Barroso* e *Tiradentes*, para estudar a instalação do porto militar (ALSINA JÚNIOR, 2015).

⁹⁷ Relatório do Ministério da Marinha, 1902.

⁹⁸ Relatório do Ministério da Marinha, 1903.

⁹⁹ Relatório do Ministério da Marinha, 1904.

entregues sem armamento, recebendo-o no Arsenal do Pará. Por fim, o Congresso autorizou recursos extras na aprovação do programa naval que seriam destinados à conclusão da construção de dois monitores no Brasil, o *Pernambuco* e *Maranhão*,¹⁰⁰ cuja fabricação fora iniciada em 1890. Por falta de fundos, apenas a primeira, cuja construção estava mais adiantada, pode ser finalizada e incorporada em 1910, vinte anos após o batimento de sua quilha. O segundo navio, por sua vez, ficou pronto somente 38 anos depois após seu início (VIDIGAL, 1985; CAMINHA, 1989; COSTA, 1944).

No que se refere aos submarinos, Noronha mostrou-se um entusiasta, algo evidenciado pelas suas manifestações favoráveis à aquisição destes barcos quando fora chefe de Estado Maior e posteriormente como ministro. Assim como em outros países, o Brasil também teve seus pioneiros nesta arma, cuja construção passou a ser encarada mais seriamente após a virada do século. Em 1901 a Marinha instituiu uma comissão especial, presidida pelo próprio Noronha, para estudar dois modelos de submarinos projetados pelos inventores brasileiros Luís Jacinto Gomes, que desenvolvia seu modelo há décadas, e Luís de Mello Marques, que construiu um *Holland* adaptado no país. Apesar da liberação de recursos por meio de lei e do oferecimento das instalações do Arsenal do Rio de Janeiro, essa empreitada não teve continuidade (SOUZA, 1986; COSTA, 1944).

Já durante seu período a frente do ministério, Noronha apoiou a construção de submarinos nacionais ao liberar recursos para este projeto em 1903 (NORONHA, 1950). Foi nesta época que houve um terceiro e provavelmente mais importante pioneiro deste campo, o tenente Emílio Júlio Hess. Este oficial não só desenvolveu planos de construção como também estudos de emprego estratégico destes barcos, sugerindo a construção de várias bases navais pequenas por todo litoral brasileiro que dariam suporte para a operação de flotilhas de submarinos. Contemporâneo da aprovação do programa naval, ele chegou a defender sua proposta também sob o aspecto econômico, apontando que com o custo de um único encouraçado era possível adquirir 45 submarinos dotados com seus torpedos. O barco criado por Hess tinha como diferencial o uso de um único motor a vapor ao invés da tradicional propulsão combustão-elétrica, o que permitia suprimir parte do maquinário para liberar espaço para armamentos adicionais. Em 1905 Noronha aprovou este projeto e decidiu enviá-lo para os estaleiros europeus com o objetivo de verificar a viabilidade de sua construção. Ainda naquele ano, o britânico Fairfield não só respondeu positivamente como também aprimorou o desenho, criando o modelo *Hess-Fairfield* de 175 toneladas e

¹⁰⁰ Relatório do Ministério da Marinha, 1905.

quatro tubos de torpedos e oferecendo-se para fabrica-los (SOUZA, 1986). Contudo, assim como no restante das unidades previstas pelo programa naval, o processo de decisão de aquisição de submarinos se alongou.

Nos últimos dias de 1905 foram aprovados os recursos para o início das aquisições. Assim, no ano seguinte o ministro informou que a Armstrong fora escolhida entre os concorrentes para a fabricação dos encouraçados e o contrato foi assinado em julho (MARTINS FILHO, 2010). Uma cláusula do acordo ainda estipulava que o estaleiro britânico ainda seria responsável pela construção de um grande arsenal em Ilha Grande, no mesmo local onde o novo porto militar seria instalado, que seria administrado inicialmente pelos ingleses com participação da Marinha. Dessa forma, Noronha buscava resolver a delicada situação da manutenção da nova esquadra, já que não existia no Brasil uma infraestrutura militar-industrial capacitada (MARTINS e COZZA, 1997).

Os planos dos encouraçados passaram por uma nova revisão pouco depois, sugerida pelo próprio estaleiro e que aumentou o deslocamento total da embarcação para 14,75 mil toneladas para garantir uma melhor blindagem, sem que isso implicasse em novos custos ao Brasil. A esta altura, contudo, as críticas internas e no governo engrossaram, acusando o programa de 1904 de escolher navios com deslocamento insuficiente, algo que contrastava totalmente com o argumento anterior. O mentor da oposição, contudo, era o mesmo, o almirante Alexandrino, que apontava a necessidade de que os barcos estivessem de acordo com as últimas inovações na tecnologia naval (MARTINS FILHO, 2010).

Os navios da discórdia: da corrida armamentista à rebelião

Ao alvorecer do novo século, o encouraçado era considerado o principal navio de guerra disponível aos países. Seu valor, porém, superava sua qualidade propriamente militar: eram símbolos do poder nacional, tanto bélico, industrial e científico da nação que os possuía. Por esta razão, num cenário internacional cada vez mais tenso e sob a influência do *navalismo*, as principais potências militares do período estavam comprometidas com a expansão de suas esquadras, sobretudo com novos encouraçados.

As rivalidades, tradicionais e novas, bem como os diferentes blocos de alianças que se formavam foram essenciais na definição da política naval de cada potência. A Grã-Bretanha, que via o domínio do mar como determinante para sua posição no mundo, deu continuidade à política de duas potências. A França, contudo, mudou de forma radical, resultado tanto de sua aproximação diplomática com os britânicos e da emergência de um

opponente muito mais perigoso em suas fronteiras terrestres. Neste sentido, desistiu de desafiar Londres no mar, focando-se no desenvolvimento de seu exército (GARDINER e BROWN, 1992). Este processo também se provou determinante para o declínio da *Jeune École* no país (TILL, 2013).

Ainda no continente europeu, italianos se armavam para fortalecer sua posição no Mediterrâneo perante austro-húngaros e franceses, bem como vice-versa (GARDINER e BROWN, 1992). Os russos, por sua vez, deixaram de enfatizar o enfrentamento com os britânicos, passando a desenvolver seu poder naval perante um adversário cada vez mais hostil no Pacífico, o Japão. Tóquio, elevado à categoria de potência regional após derrotar a China em 1895, expandia de modo acelerado sua esquadra tendo em vistas sua posição no Extremo Oriente (GARDINER e LAMBERT, 1994).

Do outro lado do Atlântico, os Estados Unidos estavam em pleno processo de expansão naval, justificada pela obra de Mahan. A vitória na Guerra Hispano-Americana deu novos argumentos para o fortalecimento da *US Navy*, uma vez que transformou Washington não só numa potência global como também colonialista. Diante deste novo cenário e com apoio do presidente Theodore Roosevelt, o Congresso aprovou um ambicioso programa que pretendia tornar a marinha norte-americana a segunda força naval do mundo em 1919, atrás apenas da Grã-Bretanha (GARDINER e LAMBERT, 1994; BAER, 1994).

A Alemanha deu pouca atenção para o desenvolvimento de seu poder naval nas décadas seguintes ao seu processo de unificação. Foi apenas nos últimos anos do século XIX que a marinha alemã se expandiu de acordo com as capacidades industriais e prestígio internacional de Berlim. A esquadra almejada por Alfred von Tirpitz tinha como base sua teoria de risco. Segundo essa ideia, a Alemanha precisava desenvolver uma marinha poderosa o suficiente para interferir com a política de duas potências da Grã-Bretanha, ao servir de elemento dissuasório para qualquer ação britânica contra os germânicos. Assim, os alemães passaram a privilegiar a construção de encouraçados na expectativa de preparar uma esquadra capaz de enfrentar os britânicos (GARDINER e LAMBERT, 1994).

Diante desse cenário, teve início uma nova corrida armamentista centrada nos grandes navios capitais. O encouraçado ainda mantinha o desenho básico da década anterior (couraça e três tipos de canhões), porém inovações na artilharia e no controle de tiro estavam ampliando drasticamente o alcance e precisão dos disparos. Conforme esses elementos aumentavam, surgiram novas dificuldades técnicas. De um lado, os canhões de calibre médio tornaram-se cada vez mais insatisfatórios, já que sua capacidade de

penetração era bastante reduzida em distâncias maiores (GARDINER e BROWN, 1992); de outro lado, a necessidade de calibrar armas muito distintas usando o método tradicional de correção de tiro tornou-se mais complicada. Em meio a este panorama, surgiram ideias de construir encouraçados apenas com artilharia de mesmo e alto calibre, um conceito que ficaria conhecido como *all big gun ship* (MARTINS FILHO, 2010).

A ideia desse novo desenho para belonaves capitais foi difundida inicialmente pelo oficial italiano Vittorio Cuniberti, que propôs esse conceito como navio ideal para a esquadra de batalha britânica num artigo em 1903; mais ou menos no mesmo tempo, discussões similares ocorreram também na Grã-Bretanha e Estados Unidos. Esse desenho apresentava duas vantagens óbvias: de um lado oferecia uma simplicidade logística maior através da padronização da artilharia e por outro permitia usar o peso liberado do armamento médio para acrescentar novos canhões de grosso calibre, oferecendo um ganho em poder de fogo. Após se tornar First Sea Lord em 1904, o almirante Fisher apontou no ano seguinte um comitê para definir o desenho dos futuros encouraçados de seu país (GARDINER e BROWN, 1992).

Em meio a estas discussões, a Guerra Russo-Japonesa (1904-1905) teve início no Pacífico. Os combates de Port Arthur (1904) e especialmente Tsushima (1905) tiveram impacto significativo nas discussões sobre o desenho dos futuros encouraçados.¹⁰¹ Com as “lições” desse conflito em mente, o comitê Fisher chegou ao projeto de um encouraçado com 17,9 mil toneladas armado com dez canhões de 305 mm em torres gêmeas e com velocidade de 21 nós, possível graças à adoção dos moderníssimos motores de vapor a turbina. Em outubro de 1905 se iniciou a construção desta belonave no arsenal em Portsmouth; exatos doze meses depois, o navio ficou pronto – uma demonstração impressionante da vitalidade da indústria britânica. Nomeado *Dreadnought*, esta embarcação representava um novo tipo de navio capital, que teoricamente tornava todos os encouraçados precedentes obsoletos – que então ganhavam a alcunha de pré-dreadnought (MARTINS FILHO, 2010; GARDINER e BROWN, 1992).

O lançamento do *Dreadnought* tomou todas as marinhas do globo de surpresa, mas a alemã foi particularmente afetada. Pouco após iniciar sua expansão sob a teoria de risco, a esquadra alemã agora se via obsoleta perante o novo tipo de navio capital e isolada diante da aproximação (consolidada por alianças militares) da Grã-Bretanha com a França, Rússia

¹⁰¹ Na primeira batalha, dizia-se que ela fora decidida por uma única salva de tiros da artilharia pesada japonesa a mais de 12 km (GARDINER e BROWN, 1992). O segundo embate, decisivo para o desfecho do conflito, foi ganho pela frota japonesa ao executar a tradicional manobra tática de “cruzar o T”, que permitiu a ela usar seus canhões mais pesados para aniquilar a esquadra russa (KEEGAN, 1990).

e Japão. Em 1907, a resposta germânica veio na forma do início da fabricação de seu próprio dreadnought, o *Nassau*. A competição anglo-alemã influenciaria a construção de encouraçados maiores e mais poderosos. A classe britânica *Orion*, de 1912, deu um passo à frente, criando os chamados *superdreadnoughts*: tinham mais de 22 mil toneladas de deslocamento e eram armados com canhões de 343 mm. O aumento no tamanho dos encouraçados e do número de unidades construídas foram contínuos até o início da guerra em 1914, o que permitiu a Grã-Bretanha entrar naquele conflito com uma superioridade considerável neste campo. Outros países também se viram compelidos a entrar nesta febre dos grandes encouraçados, ampliando a corrida armamentista em torno deles para quase todo globo (GARDINER e BROWN, 1992).

O desenvolvimento e construção dos dreadnoughts foi acompanhado de importantes avanços na tecnologia naval, em especial nos cascos e maquinário. Podemos destacar duas mudanças tecnológicas fundamentais no maquinário naval: o desenvolvimento do já mencionado motor de vapor a turbina, que se tornou comum nas grandes navios a partir do *Dreadnought*, e a transição para motores que queimavam exclusivamente óleo, que tinha um potencial energético superior ao carvão, economizava espaço para armazenamento e era de abastecimento mais rápido e fácil. A Grã-Bretanha foi pioneira nesta transição, contudo foi obrigada a reorganizar todo o seu sistema logístico, bem como criou uma dependência das fontes no exterior. Dessa maneira, o petróleo tornou-se um material estratégico para a manutenção de forças navais significativas; das potências marítimas, apenas os Estados Unidos tinham reservas domésticas para atender a demanda de sua esquadra, o que naturalmente representava uma vantagem ao país (GARDINER e BROWN, 1992; BRODIE, 1969).

Essas transformações também afetaram o desenho dos novos cruzadores. Quando o comitê Fisher se reuniu em 1905, novos modelos desse navio também estavam na pauta. Uma das funções mais ressaltadas nas discussões sobre o desenho dos novos cruzadores era a de reconhecimento para as esquadras de batalha. Essa missão apresentava as maiores dificuldades técnicas, ainda que o desenvolvimento da comunicação sem fio representou um avanço significativo. Duas escolas de pensamento distintas existiam: havia aqueles que defendiam construir belonaves grandes e bem armadas, capazes de lutar contra os cruzadores adversários que também faziam reconhecimento; de outro lado, alguns defendiam navios menores e mais rápidos, rápidos o suficiente para localizar a frota inimiga e fugir antes que pudessem ser alvejados pelos adversários (GARDINER e BROWN, 1992).

A ideia por trás dos novos cruzadores-couraçados era fabricar uma embarcação tão bem armada como os navios capitais, porém mais rápida graças à uma blindagem menor. Novamente, a experiência do recém-encerrado conflito no Pacífico teve importância: a ênfase na alta velocidade para estas belonaves era resultado da percepção que os cruzadores foram essenciais para manter posições táticas favoráveis para a frota de batalha nipônica sair vitoriosa. Diferentemente do *Dreadnought*, a construção dessa nova classe de navios foi sigilosa até ficarem prontos em 1908. Ao serem anunciados, os *Invincible* eram um novo tipo de embarcação, classificados como cruzadores de batalha. Eram poderosos o suficiente para derrotar qualquer adversário mais fraco nas tradicionais missões de cruzeiro ao mesmo tempo que teriam capacidade para operar em conjunto com as esquadras de batalha, o que na prática as transformou em verdadeiros navios capitais (GARDINER e BROWN, 1992).

No debate sobre os cruzadores de tipo mais tradicional, a divergência girava em torno do tamanho das embarcações – então divididas entre tipos grandes, médios e pequenos (ou 1ª, 2ª e 3ª classes, segundo a terminologia da *Royal Navy*) – e da artilharia que carregavam. Inicialmente, o foco britânico era em navios menores, conhecidos como tipo *scout*, que enfatizavam uma velocidade maior às custas de uma blindagem e armamento leves. Estas embarcações formariam a base das novas gerações de cruzadores do país até serem canceladas por Fisher. Ele pensava que não existia necessidade de nenhum tipo de navio intermediário entre os novos cruzadores de batalha e os contratorpedeiros maiores, uma tendência seguida também pelo Japão. Apenas a partir dos primeiros anos da década de 1910 novos cruzadores médios voltaram a ser construídos pela Grã-Bretanha, visando atuarem como líderes de flotilhas de contratorpedeiros (GARDINER e BROWN, 1992).

O desenvolvimento destas últimas unidades foi particularmente intenso nesse período. De modo geral, seguia por três vias distintas, adaptadas por cada país segundo seus interesses políticos e estratégicos: existiam os grandes, médios e pequenos contratorpedeiros costeiros, que tinham diferentes combinações nas qualidades de velocidade e capacidade de navegação. Grã-Bretanha, Estados Unidos e Alemanha eram os principais fabricantes destes barcos (GARDINER e BROWN, 1992).

Os navios britânicos eram inicialmente muito frágeis, pouco capazes de navegar fora de águas mais calmas e levemente armados, tendo ênfase quase total em obter velocidade alta. Entretanto, a partir da classe *River* (lançados entre 1903-1905), houve um esforço mais intenso no sentido de construir unidades com capacidades oceânicas, o que

resultou em modelos com deslocamento muito superior ao existente nos demais países, mas com velocidade inferior aos barcos precedentes. A tradição germânica, fortemente influenciada por sua experiência com as torpedeiras, enfatizava a fabricação de unidades mais rápidas e uso de torpedos, muitas vezes às expensas dos canhões, capazes de atacar inimigos maiores. A partir da década de 1910, contudo, todas as potências europeias passaram a favorecer a construção contratorpedeiros grandes, ainda que particularmente Itália e Rússia – e em menor medida Grã-Bretanha – se destacaram pelo desenvolvimento dos chamados “super contratorpedeiros” e “líderes de flotilhas”, cujas qualidades eram similares aos pequenos cruzadores. Por fim, o desenvolvimento deste navio nos Estados Unidos tomou um rumo distinto dos demais países. Suas unidades combinavam um forte armamento em torpedos com dimensões médias, criados para operar em numerosas flotilhas capazes de atacar adversários simultaneamente numa distância razoável, o que diminuía sua vulnerabilidade perante a artilharia de tiro rápido inimiga (GARDINER e BROWN, 1992).

O submarino do início do século era praticamente uma arma experimental, com capacidade operacional bastante limitada. Dessa maneira, não se estranha que a embarcação era vista como essencialmente uma arma para defesa costeira e sobretudo portuária. Seu desenvolvimento era em geral levado por submarinistas entusiasmados, uma vez que parte significativa dos alto-oficiais nas potências navais tinham uma certa aversão por estes navios. Depois da França, Estados Unidos e Grã-Bretanha, Rússia, Japão e Itália também incorporaram seus próprios submarinos; a última potência naval a adquirir tais embarcações foi a Alemanha, algo curioso considerando o desenvolvimento posterior deste tipo de barco. O almirante Tirpitz vetou por várias ocasiões a compra de submarinos, uma vez que ele acreditava que eram armas de pouco valor militar (GARDINER e LAMBERT, 1994; GARDINER e BROWN, 1992).

O desenvolvimento dos submarinos até 1914 foi marcado por inovações no maquinário e cascos. Uma importante questão era o sistema de propulsão, uma vez precisavam navegar tanto sob como sobre a água. As baterias elétricas eram encaradas como solução para a primeira condição, mas tinham limitações claras: descarregavam relativamente rápido, o que trazia entraves tanto na velocidade como no tempo que os submarinos podiam ficar submergidos. A questão em aberto era a propulsão adequada para navegação na superfície. Em geral, os primeiros navios usavam motores de gasolina e houve alguns experimentos com vapor, mas a solução encontrada foi o desenvolvimento de motores diesel, introduzidos a partir do final da primeira década do século, que

permitiram um maior raio de ação. Essa mudança tecnológica foi especialmente benéfica para os alemães, que tinham a indústria diesel mais avançada entre as potências (GARDINER e BROWN, 1992; BRODIE, 1969).

Outros avanços ocorreram no desenho e estrutura de seus cascos. Os primeiros navios eram bastante pequenos (pouco mais de 100 toneladas), mas a partir dos submarinos britânicos classe *D*, completados em 1909, houve um ganho considerável no tamanho destes barcos (600 toneladas), que se tornaram, pela primeira vez, capazes de navegar distâncias maiores para e participarem de operações ofensivas contra a costa inimiga. Com o aumento da tensão internacional no início da década seguinte, as potências ampliaram suas flotilhas de submarinos, ainda que sem saber exatamente suas potencialidades. Em 1914 os britânicos tinham a maior frota dessas unidades, superando os franceses como principal força submarina. Sua predominância, porém, era apenas quantitativa, uma vez que nem todas as suas unidades eram modernas. Os norte-americanos tiveram uma trajetória semelhante aos britânicos e tiveram submarinos oceânicos a partir de 1913. A Alemanha, que foi a última potência naval a entrar na corrida por submarinos em 1906, não sofreu nenhuma desvantagem séria por este atraso. Na realidade, os alemães acabaram se aproveitando dos avanços já feitos pelas demais nações, o que deixou eles em 1914 com uma frota moderna com poucos *U-boots* obsoletos (GARDINER e BROWN, 1992).

Ao crescerem e ampliarem seu raio de ação, os submarinos ganharam novas funções. Os planos de uso desses barcos envolviam tanto a negação do controle do mar como a ação em conjunto com a esquadra de superfície, algo especialmente enfatizado. Nesse sentido, a ideia básica era atrair os navios inimigos para uma linha de submarinos que emboscariam seus adversários. A perspectiva de uso numa guerra contra o comércio era quase totalmente desconsiderada: acordos internacionais proibiam isso, além de que a maior parte dos pensadores navais de então acreditava que a *guerre de course* sozinha não poderia ser decisiva para o desfecho de um conflito (BLACK, 2009; BRODIE, 1969).

Tanto as “lições” da guerra Russo-Japonesa como as mudanças no desenvolvimento da tecnologia naval – sobretudo dos encouraçados – repercutiram substancialmente nos debates sobre o programa naval brasileiro. Em julho de 1906 foi assinado o contrato com a Armstrong, num valor estimado em £ 4,8 milhões,¹⁰² para fabricação dos três encouraçados, nomeados *Minas Geraes*, *São Paulo* e *Rio de Janeiro*; parte das encomendas planejadas foram acertadas com a Vickers, em coerência com o

¹⁰² Henry Dering a Edward Grey, 25-7-1906. FO 371/13.

acordo monopolista que as empresas tinham. Entretanto, àquela altura as críticas contra Noronha engrossaram, em especial após a divulgação das primeiras notícias sobre a construção do *Dreadnought*. Meses antes, as eleições presidenciais tinham dado vitória a Afonso Pena, que anunciou pouco depois sua escolha para ministro da Marinha: o almirante Alexandrino, justamente o crítico principal do programa naval de 1904 (MARTINS FILHO, 2010).

O futuro ministro tinha importantes conexões políticas que favoreceram sua ascensão à pasta da Marinha. Participou ativamente da Revolta da Armada e ficou no exílio até 1897, quando voltou ao país e assumiu postos importantes, incluindo o comando da força naval que levou Campos Sales até Buenos Aires e da Divisão Naval Norte em 1902. Virou senador da república em 1906 por Amazonas, cargo ao qual tinha respaldo político da oligarquia Nery daquele estado e confiança do influente senador Pinheiro Machado. A partir desta posição privilegiada, Alexandrino continuou a combater o programa naval, dizendo que não mais atendia aos parâmetros modernos (MARTINS FILHO, 2010).

De maneira muito sintética, os argumentos do almirante e seus partidários eram basicamente os seguintes: 1) considerando os poucos recursos disponíveis ao país, era necessário utiliza-los com os mais poderosos navios disponíveis e os encouraçados propostos tornaram-se obsoletos perante o *Dreadnought*; 2) por causa dos novos navios capitais, que são muito mais poderosos que seus antecessores, o cruzador-couraçado já não é mais capaz de compor a linha de batalha. Assim, o navio vislumbrado pelo programa naval de 1904 é excessivamente caro para exercer as funções tradicionais dos cruzadores e sua substituição por unidades esclarecedoras extra rápidas (tipo *scout* ou vedeta) permitiria liberar recursos para investir em encouraçados maiores; 3) os contratorpedeiros de 400 toneladas são pequenos, frágeis, com baixa autonomia e em pequeno número para acompanhar o restante da esquadra em operações marítimas. Neste caso, era preferível ter mais unidades de dimensão e autonomia maiores, ainda que dotadas de uma velocidade um pouco inferior; 4) torpedeiras são unidades obsoletas que não têm capacidade de operar fora da costa e, portanto, não são adequadas para apoiar a esquadra de combate e ficariam restritas à proteção dos portos; 5) reduzia o número de unidades diferentes de cinco tipos de belonaves para apenas três, permitindo o estabelecimento de uma esquadra mais homogênea;¹⁰³ 6) garantia que cada encouraçado fosse protegido de modo adequado por

¹⁰³ Relatório do Ministério da Marinha, 1909.

cinco contratorpedeiros e um *scout*, que atuaria como líder dos primeiros; 7) comparando os dois programas navais, este seria mais econômico (MARTINS e COZZA, 1997).

Entretanto, como aponta Martins Filho (2010), grande parte dos argumentos utilizados eram bastante questionáveis. Focando-se nos navios capitais, este autor lembra que a defesa da incondicionalidade do dreadnought tinha origem na preocupação da *Royal Navy* em garantir seu fluxo de investimentos; ao mesmo tempo Fisher apoiou fortemente o desenvolvimento dos cruzadores de batalha – versões aprimoradas dos cruzadores-couraçados –, o que mostra que a estratégia da principal potência naval do mundo não se limitava aos encouraçados.¹⁰⁴ Por fim, a Espanha era um exemplo distinto na política de seus navios capitais, tendo construído encouraçados de 15 mil toneladas anos depois.¹⁰⁵ Neste sentido, o autor afirma que as críticas quanto à inadequação dos navios de 1904 com bases doutrinárias escondia outros interesses, em especial dos estaleiros envolvidos com o programa naval.

Para a Armstrong, era extremamente interessante tornar-se o primeiro estaleiro privado a construir dreadnoughts, uma vez que assumiria uma posição privilegiada que asseguraria uma parcela muito lucrativa no mercado de exportação destas unidades. Por causa do momento em que assinou o contrato, o Brasil tornou-se cliente de exportação ideal para isto. Não à toa, foi por meio de contatos da empresa que os primeiros detalhes do *Dreadnought* foram passados à Marinha. Diante da recusa de Noronha em mudar seus planos, a empresa decidiu buscar apoio com autoridades navais em ascensão na corporação. Para isto, é bastante provável que ela tenha usado métodos inescrupulosos e pouco éticos, comuns neste tipo negócio (MARTINS FILHO, 2010).¹⁰⁶

Alsina Júnior (2015) lembra que a mudança do programa naval ganhou importância no cenário doméstico brasileiro. No final de seu governo, Rodrigues Alves entrou em rota de colisão com as oligarquias paulistas ao insistir numa política fiscal de austeridade enquanto pediam protecionismo ao café em meio à crise de superprodução deste produto. Naquela altura o programa naval de Noronha ganhou caráter político e os adversários do presidente consideravam que ao derruba-lo, enfraqueceriam o governo e, neste sentido,

¹⁰⁴ É interessante destacar que o próprio Fisher também foi um dos maiores apoiadores do desenvolvimento dos submarinos, chegando a sugerir que sua marinha deixasse de investir nos dreadnoughts para se focar nestes barcos (GARDINER e BROWN, 1992).

¹⁰⁵ Estes eram os encouraçados da classe *España*, construídos entre 1910 e 1921, classificados como dreadnoughts pequenos (GARDINER e BROWN, 1992).

¹⁰⁶ De fato, Pandiá Calógeras (1938, p. 60), um político contemporâneo aos eventos, apontava que as relações entre fornecedores e ministério eram bastante nebulosas, bem que sabia que existia uma “contabilidade oculta” nesta pasta. Segundo ele, havia uma “dispensa de fiscalização efetiva dos contratos, impossível ante a iniciativa ministerial em manobras ilícitas pedidas pela própria autoridade superior”.

Alexandrino ganhou apoio no Senado tanto de Pinheiro Machado, Antônio Azeredo e mesmo Rui Barbosa.

Tanto os interesses dos estaleiros como de política doméstica se complementam para explicar a decisão pela mudança do programa naval, como reconhece Alsina Júnior (2015). Contudo, as questões políticas internas não explicam a alteração do conteúdo dos planos de reorganização naval: escolha pelos dreadnoughts, ao invés de outros tipos de navios de guerra, estava intimamente ligada aos interesses comerciais dos estaleiros, que certamente não mediram esforços para atingi-los.

A partir de setembro, a campanha de Alexandrino ganhou força e, graças ao seu respaldo político, o almirante rapidamente conseguiu obter a modificação dos planos, aprovando uma nova legislação no final de novembro. Poucas semanas após assumir a pasta da Marinha, ele recebeu a autorização para o aumento no deslocamento de encouraçados e contratorpedeiros, bem como substituição dos cruzadores-couraçados por *scouts*, do navio-escola e do carvoeiro por um navio-mineiro¹⁰⁷ e um pequeno barco hidrográfico. Conforme observou Martins Filho (2010), o decreto deu uma espécie de carta branca para o ministro e indiretamente aos estaleiros, uma vez que não determinava as características das embarcações.

Pouco tempo após receber autorização para mudança do programa naval, Alexandrino se dirigiu ao presidente para expor as características das unidades que fundamentariam as novas encomendas. Os encouraçados dreadnoughts teriam 19,28 mil toneladas e seriam armados com canhões de 305 mm; para os cruzadores *scout* previa-se deslocamento de 3,1 mil toneladas, dez canhões de 120 mm e dois tubos de torpedos. Ao invés de três tipos distintos de contratorpedeiros e torpedeiras, a escolha recairia para quinze unidades idênticas da primeira classe de embarcações, dispondo de 650 toneladas e equipados com dois canhões de 101 mm e dois tubos de torpedos. Ele apelou num sentido de urgência para a assinatura do contrato, afirmando que as obras dos encouraçados do programa de 1904 já tinham começado. Na realidade, os estaleiros estavam plenamente conscientes destas mudanças; em janeiro de 1907 já estavam desmontando os materiais enquanto preparavam os planos de construção das novas unidades. O contrato foi assinado no final do mês seguinte, no qual constavam apenas dois encouraçados, o *Minas Geraes* e

¹⁰⁷ Este tipo de navio especializado na guerra de minas navais foi desenvolvido pelos britânicos nesta época, tendo basicamente duas variantes, a de lançamento e varredura de minas (*minelayers* e *minesweepers*). Eram embarcações pequenas – o Almirantado previa um deslocamento máximo de 600 toneladas –, geralmente fabricadas a partir de rebocadores e traineiras (GARDINER e BROWN, 1992). Alexandrino, contudo, visava construir uma unidade de até 1,5 mil toneladas. Relatório do Ministério da Marinha, 1909.

São Paulo, que seriam fabricados imediatamente, o primeiro pela Armstrong e o segundo pela Vickers (MARTINS FILHO, 2010; TOPLISS, 1988).¹⁰⁸

O anúncio da aquisição dos *Minas Geraes* tomou o mundo de surpresa. Espantosamente, o Brasil tornou-se o terceiro país no mundo a iniciar a fabricação de dreadnoughts, superado apenas por Grã-Bretanha e Estados Unidos, mas se antecipando à Alemanha, Japão, Itália, Rússia e França.¹⁰⁹ Em meio à um contexto internacional de grande tensão, surgiram vários rumores na imprensa estrangeira a partir de 1908 sobre o verdadeiro destino das embarcações brasileiras, no qual se especulava que poderiam ser revendidos para Japão, Alemanha ou Grã-Bretanha. Os boatos só diminuíram em agosto de 1909, quando ficou público o contrato do governo brasileiro com a Armstrong e Vickers para a construção de diques flutuantes adequados para os encouraçados (MARTINS FILHO, 2010).

Se em âmbito global os dreadnoughts brasileiros foram recebidos de sobressalto, na Argentina eles quase provocaram um desastre, o que levou a um período que representou o apogeu da visão do Brasil como rival geopolítico (RUSSEL e TOKATLIAN, 2003). Como ressalta Martins Filho (2010, p. 159), a questão não estava ligada meramente a rivalidades e pessoais, à importação de ideias europeias sobre poder naval ou mesmo a interesses financeiros, mas

ao contrário, tudo indica que os programas navais brasileiros de 1904 e, principalmente, de 1906 representaram a importação para a América do Sul dos efeitos desestabilizadores da corrida naval tecnológica, devido ao desequilíbrio que as últimas tecnologias navais eram então capazes de trazer para as relações de poder entre as nações.

Em poucas palavras, o moderado chanceler argentino Manuel Montes de Oca colocou a questão desta maneira: “bastaria um só dos encouraçados encomendados pelo

¹⁰⁸ Segundo Alexandrino, decisão de encomendar apenas duas unidades neste momento se deveu à três razões fundamentais: 1) ter tempo suficiente para recrutar e treinar a guarnição elevada necessária para sua operação; 2) reduzir os encargos financeiros iniciais do governo com o programa naval e 3) utilizar o valor restante obtido com o cancelamento dos encouraçados de 1904 para encomendar as unidades de escolta de cada dreadnought, que totalizavam dois cruzadores e dez contratorpedeiros. Relatório do Ministério da Marinha, 1909.

¹⁰⁹ No momento da batida de quilha dos navios brasileiros (abril de 1907), a Grã-Bretanha possuía apenas o *Dreadnought* pronto, tendo em construção quatro unidades, três da classe *Bellerophon* (18,8 mil toneladas) e uma da *St. Vicent* (19,6 mil toneladas). A primeira belonave norte-americana no estilo *all big gun ship*, o *South Carolina* teve sua fabricação iniciada em 1906, porém só ficou pronta em 1910. Como seu deslocamento era limitado a 16 mil toneladas – restrição estabelecida pelo Congresso – e velocidade inferior à belonave britânica, alguns autores tendem a classificá-lo como pré-*dreadnought*, considerando o *Delaware*, de 20,4 mil toneladas e cuja quilha foi batida em novembro de 1907, como o primeiro navio norte-americano verdadeiro deste tipo, o que tornaria o Brasil o segundo país do mundo a construir esses colossos. O primeiro dreadnought alemão, o *Nassau* (18,6 mil toneladas) teve a construção iniciada em julho de 1907; o japonês *Settsu* (21,4 mil toneladas) em janeiro de 1909; o italiano *Dante Alighieri* (19,5 mil toneladas) e o russo *Gangut* (23,4 mil toneladas) em junho de 1909; por fim, o francês *Coubert* (22,2 mil toneladas) em setembro de 1910 (GRAY, 1985).

Brasil para destruir toda a esquadra argentina e chilena” (MARTINS FILHO, 2010, p. 159-160).

Os primeiros receios portenhos diante da expansão naval brasileira surgiram pouco após a aprovação do programa naval de 1904. Em seu relatório anual ao congresso, apresentado no início de 1905, o ministro da marinha, capitão Juan A. Martín citou nominalmente os planos de aquisições brasileiras. Ainda que afirmasse que eles não deveriam provocar inquietude em seu país, lembrou que “não se deve esquecer que a defesa de valiosos interesses nacionais e a conservação da posição proeminente que a nação ocupa na América do Sul exigem imperiosamente não negligenciar um ponto neste assunto sério”, mesmo que isso fosse feito “às custas de um sacrifício”.¹¹⁰

A esquadra argentina não se encontrava em boas condições naquele momento. Após alguns anos sob estado de desarme e com orçamento reduzido, parte substancial da esquadra já se encontrava obsoleta ou em situação precária. Segundo o capitão Martín, apenas a força dos cruzadores-couraçados *Garibaldi* e o *Buenos Aires* representavam um núcleo de belonaves modernas; o *9 de Julio*, *25 de Mayo* e *Almirante Brown*, por sua vez, eram úteis apenas como reserva de combate, ainda que para isso fossem necessários reparos. Finalmente, apontava que a situação era ainda pior nas flotilhas fluviais e de torpedeiras, nas quais quase todas as unidades eram inadequadas.¹¹¹ A avaliação da diplomacia britânica mostrava um quadro ainda pior: dizia que mesmo os cruzadores-couraçados eram mantidos num grave estado de negligência, que haviam desvios de verbas substanciais nos arsenais e que houve frequentes colisões entre torpedeiras, resultado de seu uso inadequado por seus oficiais e da carência de guarnições. As únicas embarcações da Armada que estavam constantemente navegando eram o navio-escola *Presidente Sarmiento* e alguns transportes.¹¹²

Apesar do estado ruim da esquadra, Martín reconheceu que esta força naval era ainda a primeira entre os sul-americanos, mas que estava condenada a ser superada assim que o programa naval brasileiro fosse completado. Diante desta situação, a primeira determinação do capitão era em ampliar os fundos disponíveis, para garantir ao menos o reparo e readequação da esquadra.¹¹³ Em agosto de 1905 foi aprovada uma lei que reservou 2 milhões de pesos-ouro para aquisições navais e conservação das unidades existentes.¹¹⁴

¹¹⁰ Memoria del Ministerio de Marina, 1905, p. 6.

¹¹¹ Memoria del Ministerio de Marina, 1905.

¹¹² Frederick Haford a Edward Grey, 12-2-1906. FO 371/4.

¹¹³ Memoria del Ministerio de Marina, 1905.

¹¹⁴ DEHN, caixa 211. Armada Argentina. Proyecto de Ley de Armamento, 1961.

Entretanto, esta legislação teve poucos efeitos práticos, resultando apenas na aquisição de duas canhoneiras fluviais, *Rosario* e *Paraná*, fabricadas pela Armstrong e incorporadas apenas em 1909. Na verdade, as profundas divergências existentes na liderança argentina impediram que qualquer atitude mais decisiva fosse tomada (DESTÉFANI, 1991a; ARGUINDEGUY e RODRÍGUEZ, 1995).¹¹⁵

Desde que houve as primeiras notícias sobre o programa naval brasileiro, os setores mais exaltados na Argentina rapidamente se mobilizaram em favor do processo de rearmamento do país (PARADISO, 2005). Contudo, era necessário antes negociar com os chilenos, uma vez que ambos estavam ligados aos acordos de desarmamento estabelecidos em 1902. Para surpresa dos argentinos, Santiago tomou a iniciativa nas conversas, sinalizando para Buenos Aires que não desejava renovar o pacto de limitação naval.¹¹⁶ Seguiu-se uma série de reuniões do núcleo do governo na casa do presidente Manuel Quintana e a posição do país foi definida nas palavras de seu vice, José Figueroa Alcorta, de que “não podemos permitir que outro país sul-americano nos supere no poder naval. Nenhum sacrifício deve nos deter...” (ESCUDE e CISNEROS, 2000).

Em março de 1906, pouco antes da notificação oficial chilena, os argentinos elaboraram um ambicioso programa naval que previa a aquisição de quatro encouraçados de 13 mil toneladas e trinta contratorpedeiros (com ao menos 500 toneladas de deslocamento por razões de autonomia) e torpedeiros.¹¹⁷ A ideia era obter ao menos metade desse programa num primeiro momento e em abril a comissão naval na Europa recebeu ordens para elaborarem planos dos navios.¹¹⁸ Vários estaleiros europeus se interessaram pelo projeto e os governos alemão e italiano usaram toda a sua influência para obter os contratos.¹¹⁹ A Vickers, uma das favoritas no pedido de encouraçados segundo as próprias autoridades argentinas e único estaleiro britânico com representação no país, também requisitou suporte de Londres ao ressaltar que os alemães não estavam medindo esforços para vencerem a concorrência, petição atendida pouco depois.¹²⁰

¹¹⁵ Foi provavelmente por esta razão que houve uma considerável demora para formalizar a encomenda das canhoneiras, que ocorreu apenas em junho de 1907 (BROOK, 1999).

¹¹⁶ A razão por esta decisão foi explicada pelo subsecretário da marinha chilena, Carlos Estevez, à diplomacia britânica ainda no começo de 1905: era preciso adotar medidas preventivas perante as recentes aquisições navais do Peru na Itália. Mr. Kerr a Marquess of Lansdowne, 26-1-1905. FO 46/667.

¹¹⁷ Frederick Haford a Edward Grey, 2-3-1906. FO 371/4.

¹¹⁸ Frederick Haford a Edward Grey, 1-4-1906. FO 371/4.

¹¹⁹ Frederick Haford a Edward Grey, 29-5-1906. FO 371/4.

¹²⁰ Vickers ao Under Secretary of State for Foreign Affairs, 24-7-1906; Foreign Office a Vickers, July 1906. FO 368/77.

Na avaliação da diplomacia britânica, contudo, Buenos Aires não estava muito satisfeita em tomar a iniciativa para compra de novos armamentos navais naquele momento, atitude compartilhada também por Santiago.¹²¹ Segundo informações obtidas pelo almirantado, os chilenos chegaram a unir forças com os argentinos para tentar convencer os brasileiros a desistirem da aquisição dos encouraçados, mas não receberam resposta alguma.¹²² Para o Chile, o cerne da questão era evitar que Brasil e Argentina entrassem numa corrida armamentista, pois o país entendia que seria obrigado a acompanhar este movimento num momento em que já não tinha condições econômicas para tal – algo que foi substancialmente agravado com um terremoto de grandes proporções que destruiu Valparaíso em agosto daquele ano¹²³ –, o que inevitavelmente traria o rebaixamento de seu status internacional na região perante os dois outros países (ALSINA JÚNIOR, 2015).

Neste meio tempo, Figueroa Alcorta assumiu a presidência após o falecimento de seu antecessor, fazendo uma reforma ministerial. Neste processo, o agora almirante Onofre Betbeder voltou a ocupar a pasta da Armada, enquanto Montes de Oca assumiu a chancelaria de seu país. Em maio, o presidente notificou o Congresso sobre seu interesse passar uma nova legislação para reforçar a esquadra nacional, cujo objetivo primário era impedir que o rio da Prata pudesse ser bloqueado e fortalecer a frota oceânica, bem como requisitou fundos para reparar várias belonaves existentes.¹²⁴ Apesar disso, nenhuma atitude mais concreta foi tomada.

Uma série de eventos a partir de meados daquele ano aumentaram drasticamente a percepção entre setores da elite dirigente portenha de que o Brasil estava comprometido com uma política que visava obter a supremacia no continente sul-americano às expensas da própria Argentina. Existia uma profunda desconfiança perante os esforços diplomáticos de Rio Branco em se aproximar dos Estados Unidos, visto como uma busca em estabelecer uma hegemonia compartilhada sobre a região e que foram intensificados desde que os brasileiros elevaram sua legação em Washington à categoria de embaixada (1905) e da escolha, com apoio norte-americano, do Rio de Janeiro como sede da III Conferência Pan-Americana em 1906 (SCENNA, 1975; CERVO e BUENO, 2012). Foi justamente durante a abertura desse encontro internacional, e às vésperas da chegada do representante norte-americano, que o contrato pelos três encouraçados brasileiros de 13 mil toneladas foi

¹²¹ Frederick Haford a Edward Grey, 29-5-1906. FO 371/4.

¹²² Mr. Haggard a Edward Grey, 3-9-1906. FO 371/5.

¹²³ Mr. Haggard a Edward Grey, 3-9-1906. FO 371/5.

¹²⁴ Frederick Haford a Edward Grey, 15-5-1906. FO 371/4.

assinado. Segundo um despacho britânico, estas coincidências – as quais ainda se somava o recente acordo por trigo entre Brasil e Estados Unidos – eram particularmente perturbadoras para setores do governo argentino, em especial após a divulgação das características das belonaves, cujo calado era de apenas 24 pés (7,3 metros), uma medida incomumente pequena para navios deste porte e que permitiria navegarem no Prata.¹²⁵

Durante a conferência ocorreram várias divergências entre brasileiros e argentinos, algo que levou os últimos a constatar que Rio Branco estava efetivamente “americanizando” a diplomacia do país (PARADISO, 2005). No começo de agosto Montes de Oca conversou com o ministro britânico em Buenos Aires, William Haggard, informando-o de que a Argentina pensava em incorporar dois encouraçados para responder as recentes aquisições brasileiras e que, muito provavelmente, seriam construídos na Inglaterra. O chanceler também lamentou que foi obrigado comprar novos armamentos, ainda mais porque os brasileiros estavam pagando por seus navios por meio de empréstimo obtidos na própria Grã-Bretanha.¹²⁶

Apesar disso, a decisão de comprar novas belonaves era polêmica. Em setembro o presidente Figueroa Alcorta convocou uma reunião de notáveis para discutir a questão. Zeballos, que então não tinha nenhum cargo oficial, esteve presente e defendeu enfaticamente o fortalecimento das forças militares argentinas (BÓVEDA, 2011). Segundo Montes de Oca, que informou Haggard pouco depois sobre o conteúdo da reunião, foi decidido que a Argentina compraria imediatamente dois encouraçados num valor de £ 3 milhões, atitude que seria seguida por novos investimentos em meios de defesa costeira e terrestre nos cinco anos seguintes. A ideia era mostrar ao Brasil que essa decisão não era meramente um blefe, para que em seguida fossem retomadas as negociações nas quais Buenos Aires proporia um acordo de equilíbrio naval – envolvendo também o Chile – e a desistência da encomenda dos navios. O chanceler calculava ainda que esta linha de ação não implicaria em grandes gastos, uma vez que os encouraçados eram muito rentáveis no mercado internacional, ainda que temesse que o congresso de seu país insistisse na aquisição de três navios capitais.¹²⁷

Ainda no final daquele mês houve uma outra tentativa diplomática de resolver a crise. Ernesto Tornquist, então deputado, procurou o ex-ministro norte-americano em Buenos Aires, William Buchanan, sugerindo uma proposta para pôr fim à controvérsia e

¹²⁵ Frederick Haford a Edward Grey, 30-7-1906. FO 371/5.

¹²⁶ Mr. Haggard a Edward Grey, 9-8-1906. FO 371/5.

¹²⁷ Mr. Haggard a Edward Grey, 30-9-1906. FO 371/5.

que a comunicasse à Rio Branco quando passasse pelo Rio de Janeiro a caminho dos Estados Unidos. Propôs uma fórmula de equilíbrio naval no qual o Brasil cederia um de seus novos encouraçados para Argentina e Chile, que em troca ofereceriam dois ou três cruzadores cada aos brasileiros.¹²⁸ Tornquist ainda disse que a sugestão contava com pleno apoio de Figueroa Alcorta e Montes de Oca, que desejavam evitar novos gastos navais.¹²⁹ Rio Branco, contudo, rechaçou com veemência a proposta, afirmando que se aceitasse o pedido seria admitir sobre o Brasil a mesma soberania que os Estados Unidos exerciam sobre Cuba (LIVERMORE, 1944). Como ressalta Alsina Júnior (2015), essa provavelmente foi a primeira vez que ele recusou qualquer modificação nos programas navais do país, pois tinha plena consciência de que qualquer recuo seria catastrófico para sua política de prestígio.

O presidente e o chanceler argentinos lamentaram a decisão do brasileiro, afirmando que submeteriam um projeto de £ 8 milhões em compras navais para o Congresso em breve.¹³⁰ Segundo a diplomacia norte-americana, os planos do governo agora eram dois encouraçados de 14 mil toneladas e dez contratorpedeiros, contudo havia substancial oposição à novos gastos navais no Congresso (LIVERMORE, 1944). A notícia da aprovação do programa naval de 1906, em novembro, agravou ainda mais a cisão existente no governo argentino, levando naquele mesmo mês a substituição do moderado Montes de Oca pelo mais extremado Zeballos (ESCUDE e CISNEROS, 2000; PARADISO, 2005). O ex-chanceler, pouco após deixar o ministério, afirmou ao representante brasileiro em Buenos Aires de que “era francamente contrário aos armamentos, mas não teria forças para conter o movimento de opinião favorável a eles no caso de o Brasil persistir no caminho que parecia ter adotado” (MARTINS FILHO, 2010, p. 161). A situação tornou-se mais tensa e o ministro brasileiro em Buenos Aires, Joaquim Assis Brasil, informou a Rio Branco que algumas autoridades argentinas tinham considerado a possibilidade de tomar a aprovação do novo programa naval em *casus belli* (ALSINA JÚNIOR, 2015).

Zeballos estava convencido que Rio Branco tinha adotado uma política agressiva que buscava a hegemonia do Brasil sobre a América do Sul, isolando a Argentina com apoio dos Estados Unidos. Ele acreditava que o chanceler brasileiro era o arquiteto do programa naval e que, uma vez que a superioridade militar do Rio de Janeiro fosse

¹²⁸ Confidential negotiations with regard to the Brazilian Naval Armaments, 28-11-1906. FO 371/13.

¹²⁹ E. Tornquist a Mr. Buchanan, 3-10-1906. FO 371/13.

¹³⁰ E. Tornquist a Mr. Buchanan, 5-10-1906. FO 371/13.

consolidada com a chegada das novas belonaves, ele atacaria a Argentina com apoio do Uruguai, Paraguai e possivelmente Bolívia (SCENNA, 1975). Neste sentido, desconfiava que era Rio Branco que estava por trás da decidida posição uruguiaia na disputa com a Argentina pela divisão da jurisdição das águas do rio da Prata (BANDEIRA, 2010).

Evidentemente, a posição do novo chanceler argentino era bastante exagerada e não encontrava respaldo na realidade. De um lado, Rio Branco era extremamente pragmático e sabia das deficiências militares brasileiras, tendo consciência de que uma guerra teria consequências desastrosas. Ele entendia que para seu projeto geopolítico de liderança regional ter sucesso era necessário a garantia da estabilidade e prosperidade na América do Sul, bem como boas relações com todos os países vizinhos, únicas formas de evitar distúrbios locais e ameaças de intervenções imperialistas (DORATIOTO, 2014). Assim, desejava ampliar os entendimentos do Brasil com os principais países sul-americanos, Argentina e Chile, criando uma entente que garantisse a paz, defesa comum e uma hegemonia compartilhada sobre a região. No princípio de 1904, o chanceler brasileiro tinha trocado correspondência com o ministro argentino no Rio de Janeiro, Manuel Gorostiaga, sobre a importância de coordenação de ação dos três países e que deu início a uma série de negociações trilaterais (BANDEIRA, 2010; PARADISO, 2005).

Por outro lado, a afirmação de Zeballos também ignorava uma importante questão do quadro de relações civil-militares no Brasil e da própria participação do chanceler na elaboração dos programas navais. Como vimos, os planos de modernização da esquadra eram definidos sobretudo pela figura do ministro da Marinha, que tinha grande autonomia neste processo. O papel de Rio Branco resumia-se no respaldo e suporte político aos planos navais, posição idêntica que teve tanto no programa de 1904 como no de 1906, uma vez que entendia que o incremento do poderio militar brasileiro traria benefícios para a política externa. Essa posição ficou clara numa carta escrita para Domício da Gama, ministro em Buenos Aires, em meio às tensões com aquele país em 1908:

Não fui ouvido sobre o primeiro plano naval, nem tampouco sobre o segundo. Pelo primeiro teríamos seis encouraçados; pelo segundo deveríamos ter três muito maiores. Com isso e o barulho que se fez pela imprensa, assustamos a Argentina. Com seis encouraçados menores estaríamos melhor. Se perdêssemos um ou dois em combate, ficaríamos quatro ou cinco para combater. E com os três monstros? Desarranjados ou destruídos 2, ficaríamos apenas com um. (...) Não concorri para a adoção desses planos. Mas, adotado um, e depois de todo o ruído feito 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.¹³¹

¹³¹ Citado em Alsina Júnior, 2015, p. 229-230.

De qualquer maneira, Zeballos adotou duas políticas complementares de balanceamento perante o Brasil. No plano externo o chanceler argentino buscou isolar o Rio de Janeiro diplomaticamente, sobretudo por meio de entendimentos com o Chile. No âmbito doméstico, apoiou consistentemente o rearmamento naval do seu país. Em ambos, contudo, ele enfrentou dificuldades significativas.

A insistência brasileira em manter o programa naval deixou muitos setores no governo argentino perplexos, porém existia grande resistência no Congresso para a aprovação de novos gastos militares, em especial entre políticos ligados aos ex-presidentes Roca – que disse ser contrário à compra de navios de guerra “retaliatórios”¹³² – e Mitre (ALSINA JÚNIOR, 2015). Uma das principais figuras desta posição era justamente o deputado Tornquist. Após constatar em conversas com a diplomacia britânica de que não havia indícios de que os brasileiros visavam atacar a Argentina, ele passou a liderar a oposição à novos armamentos no Congresso e deu início a uma campanha na imprensa com este objetivo, defendendo a adoção de uma política conciliatória com o Brasil.¹³³ Na opinião do ministro britânico em Buenos Aires, Haggard, apesar da dificuldade desta empreitada, havia chances reais de Tornquist ter êxito, tanto porque ele recebera apoio do ex-presidente Roca como também pelo fato do governo Figueroa Alcorta ser “fraco, inexperiente e desunido”.¹³⁴

A oposição à novos gastos navais teve sucesso significativo num primeiro momento e ao final de 1906, a despeito do choque provocado pelo anúncio do novo programa naval brasileiro, um deputado argentino chegou a afirmar que o projeto do presidente estava “morto”.¹³⁵ Apesar disso, o assunto continuou gerando um debate feroz, tanto na imprensa como no Congresso e que frequentemente provocou crises no gabinete do governo nos anos seguintes (BÓVEDA, 2011; CAILLET-BOIS, 1944).

Uma das principais dificuldades era garantir meios aceitáveis para pagar pelo ambicioso programa naval argentino. O Congresso considerava politicamente inviável o aumento de impostos e existiam dificuldades em arrumar empréstimos externos. Em setembro de 1907 um diplomata norte-americano afirmou que o governo estava apresentando sua quarta proposta de legislação para autorização de gastos navais, num

¹³² Mr Haggard a Edward Grey, 10-2-1907. FO 371/199, citado em Martins Filho, 2010, p. 161.

¹³³ Ele teve franco apoio de Haggard para isso. O diplomata não só acionou a representação britânica no Rio de Janeiro como também obteve confirmação por parte dos representantes alemães e austríacos naquela cidade que não havia nenhum indício de agressividade por parte dos brasileiros em seus planos navais. Mr. Haggard a Edward Grey, 24-10-1906. FO 371/5.

¹³⁴ Mr. Haggard a Edward Grey, 24-10-1906. FO 371/5.

¹³⁵ Mr. Haggard a Edward Grey, 5-12-1906. FO 371/5.

valor calculado em US\$ 35 milhões, mas suspeitava que não conseguiria obter empréstimo para tal porque o país tinha um déficit de US\$ 7 milhões (LIVERMORE, 1944). Elaborado por Zeballos e pela pasta da fazenda, o projeto de £ 5,5 milhões envolvia ainda cortes nos orçamentos de vários ministérios, suspensão de obras públicas e venda de ferrovias para custear o programa.¹³⁶ Para a diplomacia brasileira, grande parte da pressão e apoio pela aprovação de novas aquisições navais era motivada por interesses pessoais mais escusos. Em carta a Domício da Gama, Rio Branco lembrava que “a compra de armamentos contra o Chile enriqueceu aí muita gente, e muitos dos agitadores de hoje esperam tirar lucros mais avultados ainda das encomendas que se projetam para conjurar o ‘perigo brasileiro’”, ao que o ministro em Buenos Aires respondeu que “os homens da administração passada atrevem-se a dizer-me que em toda a agitação o Brasil é pretexto ao gasto de milhões, muitos dos quais têm de ficar entre as mãos de agentes e promotores da campanha” (BANDEIRA, 2010, p. 110-111).¹³⁷

Diante da sistemática negação congressual em aprovar seu próprio programa de rearmamento naval, Zeballos passou a enfatizar a ação diplomática. Num primeiro momento, o argentino tentou usar as negociações trilaterais existentes junto ao Chile para a formação de um pacto defensivo, porém rapidamente chegou-se a um impasse, pois Zeballos insistia num acordo de limitação naval e militar com o Brasil (BANDEIRA, 2010) enquanto Rio Branco rejeitava qualquer acerto que envolvesse seu colega argentino (ALSINA JÚNIOR, 2015). A partir de então, o foco do polêmico chanceler passou a ser em isolar os brasileiros e para isso ele pretendia usar suas boas relações com o presidente chileno, Pedro Montt (BÓVEDA, 2011).

Santiago, por sua vez, se esquivou e evitou qualquer ação coordenada contra seu tradicional aliado no jogo de poder sul-americano. Ainda em 1906 Buchanan explicou que a falta de sucesso do plano de Tornquist para implementar o equilíbrio naval deu-se em grande medida porque o clima no Brasil era de insatisfação com a Argentina, mas que o mesmo não ocorria em relação ao Chile.¹³⁸ Já em fevereiro de 1908, o representante britânico no Rio de Janeiro ouviu de seu colega chileno recém-empossado, Francisco

¹³⁶ DEHN, caixa 211. Armada Argentina. Proyecto de Ley de Armamento, 1961.

¹³⁷ Segundo a diplomacia francesa, que estava um tanto irritada com a perda de uma encomenda de canhões para a Krupp no começo de 1909, havia indícios de que tanto Zeballos como o próprio presidente tinham obtido algumas vantagens financeiras pelo acordo (BANDEIRA, 2010). A diplomacia britânica, por sua vez, observou num memorando de 1906 que frequentemente era mencionado “que as encomendas de navios de guerra foram invariavelmente para a Itália nos últimos anos graças à exuberante despesa de dinheiro em certos quartéis deste país”. Frederick Haford a Edward Grey, 29-5-1906. FO 371/4.

¹³⁸ William Buchanan a E. Tornquist, 5-10-1906. FO 371/13..

Herboso, de que tanto Santiago como Buenos Aires iriam contemplar algum acréscimo em seu poder naval para equilibrar-se perante o Brasil,¹³⁹ ainda que o titular da pasta de guerra e marinha no Chile afirmasse que o governo não via a política naval brasileira com a mesma preocupação que a Argentina.¹⁴⁰ Meses depois, em conversas com os diplomatas britânicos, Herboso reiterou a posição chilena, afirmando que seu país “compraria navios de acordo com suas possibilidades, a menos que a Argentina aumentasse sua frota”.¹⁴¹

A situação agravou-se ao final de 1907, quando houve um erro grosseiro por parte da diplomacia norte-americana ao não incluir Buenos Aires na passagem pelo Atlântico Sul do tour global da *Great White Fleet*. O governo Roosevelt tentou sem sucesso reverter a situação enviando uma divisão de contratorpedeiros para a capital argentina, porém o incidente fortaleceu os setores portenhos mais radicais pró-armamentos, mas não o suficiente para garantir a aprovação do novo programa naval. Diante do fracasso em conseguir mobilizar apoio para seus planos tanto no plano doméstico como no internacional, Zeballos tornou-se mais intransigente, buscando assegurar o predomínio de seu país sobre o subcontinente a força (ALSINA JÚNIOR, 2015).

Acreditando estar numa situação favorável e supostamente contando com apoio de Paraguai e Bolívia, o chanceler apresentou um ousado plano numa reunião de governo em junho de 1908: apresentaria um ultimato ao Brasil obrigando-o a ceder parte de sua nova esquadra para a Argentina e decretava mobilização nacional do exército – incluindo a convocação de 50 mil reservistas (BANDEIRA, 2010) – e da marinha, dando um prazo de oito dias para resposta ao mesmo tempo em que daria explicações às potências europeias para justificar a situação. Em caso de negativa brasileira, Zeballos imaginava a ocupação do Rio de Janeiro que, segundo o que tinha conversado com os ministros militares, era um “ponto estudado e fácil, pela situação indefesa do Brasil” (MARTINS FILHO, 2010, p. 164). O plano foi aprovado e contava com simpatia de Figueroa Alcorta, mas enfrentou resistência de alguns ministros, como o do interior, Marco Avellaneda, (BANDEIRA, 2010) e o da marinha. De fato, aparentemente foi o *roquista* almirante Betbeder quem vazou o conteúdo dessa reunião para o jornal *La Nación*, que a tornou pública no dia seguinte, imediatamente provocando uma grave crise política e tornando a permanência de Zeballos no governo insustentável (ALSINA JÚNIOR, 2015).

¹³⁹ Mr. Haggard a Edward Grey, 22-2-1908. FO 371/402, citado por Martins Filho, 2010.

¹⁴⁰ Mr. Bax-Ironside a Edward Grey, 20-5-1908. FO 371/402, citado por Martins Filho, 2010..

¹⁴¹ Milne Cheetham a Edward Grey, 18-8-1908. FO 371/403, citado por Martins Filho, 2010, p. 163.

A situação do chanceler tornou-se ainda mais crítica quando, poucas semanas depois, estourou um novo escândalo. Numa atitude desesperada, ele fez uma grosseira falsificação de um telegrama (nº 9) enviado por Rio Branco para a legação brasileira em Santiago no qual supostamente revelava suas intenções hostis à Argentina. O chanceler brasileiro então divulgou o conteúdo real de seu telegrama, algo que desmascarou e desmoralizou Zeballos e levou à sua demissão. O presidente ainda tentou mantê-lo no governo, oferecendo a pasta do Interior, porém sua saída tornou-se essencial para assegurar apoio no congresso para a legislação autorizando novas aquisições navais (BANDEIRA, 2010; ALSINA JÚNIOR, 2015).

Sem Zeballos, as relações entre Brasil e Argentina apresentaram uma sensível melhora, ainda que persistissem desconfianças profundas (SCENNA, 1975). Por outro lado, o programa naval argentino passou a avançar mais rápido e em meados de dezembro a lei 6.283 foi aprovada, autorizando a aquisição de dois encouraçados, seis contratorpedeiros maiores e doze menores/torpedeiras num valor total de 32 milhões de pesos-ouro.¹⁴² Por fim, ainda havia um cláusula adicional que deixava facultativa a opção de compra de mais um encouraçado, três contratorpedeiros e quatro torpedeiras, algo que seria aprovado caso o Brasil iniciasse a construção de seu terceiro dreadnought (BÓVEDA, 2011; MONTENEGRO, 2002).¹⁴³

Enquanto isso, no Brasil o ministro Alexandrino executava seus ambiciosos planos, que estabelecidos segundo seu projeto denominado “Rumo ao Mar”, envolviam uma completa reorganização da Marinha. Ele introduziu uma série de reformas na estrutura administrativa, educação naval e estabeleceu bases navais secundárias e depósitos de carvão por todo litoral brasileiro.¹⁴⁴ No que concerne ao porto militar, o almirante abandonou a ideia de seu antecessor e decidiu concentrar as oficinas e instalações na Ilha das Cobras, além de construir um dique grande o suficiente neste local para os encouraçados (ARIAS NETO, 2014). Segundo Alexandrino, ele preferiu usar os recursos disponíveis na nova esquadra num primeiro momento, já que considerava esse ponto mais urgente, para depois investir na infraestrutura necessária – arsenais e o porto militar – para a manutenção dos navios.¹⁴⁵ Essa decisão mostrou-se bastante polêmica e com importantes

¹⁴² DEHN, caixa 211. Armada Argentina. Proyecto de Ley de Armamento, 1961.

¹⁴³ A inclusão dos pequenos contratorpedeiros/torpedeiras tinha como objetivo servir de defesa móvel para o Prata. Isso demonstra que, apesar da reorientação do pensamento estratégico argentino no final do século anterior, a Armada ainda mantinha algumas de suas antigas premissas (DELAMER et al, 2011).

¹⁴⁴ Relatório do Ministério da Marinha, 1907.

¹⁴⁵ Relatório do Ministério da Marinha, 1915.

consequências, já que implicava que a nova esquadra chegaria ao Brasil sem que o país tivesse meios adequados para garantir sua conservação.

De qualquer forma, contando com uma situação orçamentária particularmente favorável em 1907, Alexandrino pôde também investir substancialmente na esquadra, dando grande atenção aos trabalhos de reparos, o que permitiu prontificar quase todos os navios da esquadra.¹⁴⁶ Ao postergar a construção do terceiro dreadnought, o ministro pôde encomendar quase que imediatamente todas as unidades menores que escoltavam os encouraçados, garantindo a incorporação de dois grupos táticos coerentes e evitando ficar à mercê de possíveis variações orçamentárias no futuro (ALSINA JÚNIOR, 2015).

Assim, ainda em 1907, ele adquiriu dois cruzadores *scout* na Armstrong, o *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, baseados na classe *Adventure*.¹⁴⁷ Eram distintos do navio britânico por terem um deslocamento maior e casco reforçado, que permitia equipar uma artilharia mais poderosa e motores de turbinas, as primeiras deste tipo existentes na Marinha. Em paralelo, abriu concorrência para a construção dos contratorpedeiros, obtendo propostas das firmas britânicas Yarrow, Thornycroft, William Beardmore e da alemã Schichau. A escolha recaiu para a proposta do primeiro estaleiro, que ofereceu navios de 560 toneladas baseados na classe *River*.¹⁴⁸ Denominados *Pará* no Brasil, estes dez contratorpedeiros foram encomendados sem armamentos, obtidos junto à Armstrong num contrato em separado (ALSINA JÚNIOR, 2015). Por fim, o ministro fez uma última aquisição naquele ano, que destoava das anteriores por ser uma típica compra de oportunidade, a torpedeira *Goyaz* de 152 toneladas. Essa unidade foi fabricada pela Yarrow com o objetivo de vendê-la sob especulação. Alexandrino justificou essa aquisição por duas razões: a nova unidade substituiria a torpedeira *Pedro Affonso*, uma das embarcações alemãs adquiridas durante a Revolta da Armada e que foi danificada num exercício, tendo baixa em seguida; a *Goyaz* também tinha um motor a turbina, que permitiria treinar as futuras guarnições dos novos cruzadores brasileiros.¹⁴⁹

¹⁴⁶ As únicas exceções eram o cruzador *Tymbira* e o vapor *Carlos Gomes*. Relatório do Ministério da Marinha, 1908.

¹⁴⁷ Os *Adventures* eram uma subclasse, fabricada pela Armstrong, dos últimos e maiores cruzadores de terceira classe construídos na Grã-Bretanha, encomendados entre 1902 e 1904. Tinham 2,6 mil toneladas e eram desenhados especificamente para liderarem grupos de contratorpedeiros. Foram alvos de críticas por seu armamento muito leve (dez canhões de 76 mm de tiro rápido), o que levou ao cancelamento de quatro unidades das doze planejadas e a substituição da artilharia dos navios existentes por canhões de 101 mm em 1911-1912 (CHESNEAU e KOLESNIK, 1979).

¹⁴⁸ Relatório do Ministério da Marinha, 1909. Segundo Alexandrino, os navios tinham 650 toneladas, que representa seu deslocamento com carga completa (munições, combustível, víveres e tripulação). O valor de 560 toneladas que destacamos é o deslocamento em condições normais dos navios.

¹⁴⁹ Relatório do Ministério da Marinha, 1908. A ironia do ministro comprar um tipo de navio que ele e seus partidários tinham declarado ser obsoleto na época da mudança do programa naval não escapou de Noronha.

A partir de meados de 1908, em meio à crise com a Argentina e de novas dificuldades financeiras, começaram a surgir as primeiras dúvidas se o Brasil realmente daria prosseguimento ao programa naval. Em setembro, dias após o lançamento do *Minas Geraes*, tiveram início as longas e tumultuosas negociações com a Armstrong pelo terceiro dreadnought, o *Rio de Janeiro*. Os brasileiros pediram para postergar o início da construção do navio, algo que levou a firma a preparar novos desenhos de navios alternativos e de menor porte (TOPLISS, 1988);¹⁵⁰ de outro lado, ela também ofereceu um bônus para a manutenção da encomenda do navio original, que seria equipado com um motor a turbina sem custos adicionais (MARTINS FILHO, 2010). Conforme observou a diplomacia britânica, mesmo a cúpula do governo brasileiro se dividiu sobre a questão, ainda que este fato fosse mantido longe dos olhos do público. O ministro da Fazenda, David Campista, era favorável ao cancelamento do terceiro encouraçado por razões econômicas e chegou mesmo a sugerir a venda de um dos dois dreadnoughts em construção, uma posição fortemente combatida por Alexandrino e Rio Branco.¹⁵¹ Na mesma época surgiram novos boatos sobre uma possível transferência dos navios para outro país, que se originaram justamente de fontes no governo brasileiro (MARTINS FILHO, 2010).

Em meio à estas incertezas, houve novas pressões externas sobre o programa naval. Elihu Root, secretário de estado norte-americano, recomendou que o Brasil deveria reduzir suas encomendas navais, uma proposta que induziu a Argentina a crer que contava com apoio daquele país. Buenos Aires renovou sua pressão diplomática sobre o Rio de Janeiro, sugerindo outra vez a divisão dos encouraçados brasileiros com argentinos e chilenos, apontando que com isso renunciaria ao seu próprio programa naval. Diante de nova negativa de Rio Branco, a Argentina anunciou em fins de 1908 que faria exercícios navais ao longo da costa brasileira, atitude que foi vista pelo chanceler como uma provocação talvez ligada ao antigo plano de Zeballos. A situação se agravou novamente e Rio Branco chegou a estudar a possibilidade de romper relações, além de sugerir, outra vez, que a Marinha adquirisse navios britânicos prontos como forma de obter alguma vantagem naval imediata sobre os argentinos. Assustados com a repercussão dos acontecimentos, os norte-americanos tentaram contornar a situação prometendo enviar uma divisão naval ao Pará caso a Argentina insistisse na ação (BANDEIRA, 2010; ESCUDÉ e CISNEROS, 2000).

Ele afirmou que a mesma torpedeira fora oferecida ao Brasil em 1904 e, na época, acabou rejeitada após uma vistoria considerá-la inadequada (NORONHA, 1950).

¹⁵⁰ Entre as belonaves desenhadas, havia um encouraçado guarda-costas de 4,5 mil toneladas, um cruzador de batalha de 10 mil toneladas baseado no encouraçado pré-dreadnought *Swiftsure* (ex-*Constitución*) e outro de 9,5 mil toneladas com seis canhões de 152 mm (TOPLISS, 1988).

¹⁵¹ Mr. Cheetham a Edward Grey, maio de 1908. Brazil: Annual Report, 1908. FO 881/9441.

Neste cenário de dificuldades políticas e econômicas, Alexandrino se viu obrigado a postergar ainda mais a construção dos demais navios previstos pelo programa naval. No começo de 1909 informou que o *Rio de Janeiro* só teria a quilha batida após a entrega do *Minas Geraes*, algo similar aos cinco últimos contratorpedeiros, que seriam fabricados após a chegada dos dez primeiros ao Brasil. Finalmente, apontou que a construção do terceiro cruzador, do navio-mineiro e submarinos ficaria para o próximo governo.¹⁵² Foi nesta época que o projeto nacional deste último tipo de barco, o *Hess-Fairfield*, acabou abandonado, mesmo após ter sido aprovado pelo Conselho do Almirantado no final de 1908 (SOUZA, 1986). Ainda que considerações técnicas possam ter pesado nesta decisão – a única potência naval que testou a propulsão a vapor em submarinos foi a França e ela rapidamente desistiu dessa experiência (GARDINER e BROWN, 1992)¹⁵³ –, é evidente que ela não teve impacto positivo em mitigar a dependência brasileira da indústria estrangeira para fabricar seus próprios navios de guerra.

Em março de 1909, a Comissão Naval Argentina na Europa, presidida pelo almirante Domecq García, iniciou seus trabalhos para selecionar o fabricante e as características das belonaves que desejava (BÓVEDA, 2011). O processo de aquisição dos navios argentinos foi mais aberto que o brasileiro, em especial porque os diferentes setores da Armada e mesmo do governo tinham preferências distintas para os fornecedores. A comissão naval era tomada como pró-britânica, Roque Sáenz Peña, principal candidato à sucessão presidencial, favorecia os italianos, e o ministro da guerra defendia os alemães como forma de padronizar os armamentos navais com os do exército. Desta maneira, a competição pelos contratos, em especial dos encouraçados, foi nas palavras de Livermore (1944, p. 31) “feroz e inescrupulosa”, no qual as empresas contavam com apoio de seus respectivos governos que, por sua vez, não hesitaram em exercer pressão e usar o máximo de sua influência na Argentina para garantir os contratos. No total, 38 estaleiros da Grã-Bretanha, Alemanha, Estados Unidos, França, Itália, Áustria-Hungria e Holanda fizeram propostas pelos encouraçados e contratorpedeiros.¹⁵⁴

Em comparação com o programa naval brasileiro, chama atenção também a presença mais decisiva dos Estados Unidos na concorrência. O novo presidente, William

¹⁵² Relatório do Ministério da Marinha, 1909.

¹⁵³ Isso se deu por duas razões fundamentais: 1) a fumaça liberada pelo maquinário reduzia a capacidade de ocultação da belonave e 2) redundava numa relativa lentidão, quando comparado com motores a combustão, no processo de imersão e emersão (GARDINER e BROWN, 1992).

¹⁵⁴ DEHN, caixa 199. Libro de Actas 1 y 2. Londres: Comisión Naval Argentina en Europa, 1909-1910. Este documento encontra-se escrito em letras cursivas; há uma cópia datilografada, que facilitou a sua compreensão, no Archivo General de la Armada, na caixa 10907, documento n.º. 84.

Taft, que auxiliado por seu secretário de Estado, Philander Knox, implantou uma nova orientação na política externa do país que ficou conhecida como diplomacia do dólar, no qual procurava fomentar os negócios norte-americanos no exterior. Até então as firmas europeias tinham um monopólio do comércio de armamentos na América Latina e Knox estava determinado a rompe-lo, garantindo uma fatia lucrativa para as empresas de seu país. Neste sentido, ele mobilizou tanto seus diplomatas como também o departamento de marinha que, apesar de suas reticências, passou a apoiar esse esforço (LIVERMORE, 1944).¹⁵⁵ Considerando o momento e a magnitude do programa naval argentino, este se tornou foco principal dessa nova política norte-americana.

Num primeiro momento, as especificações dos encouraçados repassadas aos estaleiros eram relativamente vagas, determinando apenas que os navios deveriam ter aproximadamente 20 mil toneladas de deslocamento, armamento principal de doze canhões de 305 mm, artilharia secundária de 152 e 76 mm e tubos de torpedos. A questão essencial, contudo, ficou bastante evidente na proposta da Ansaldo, que concluía sua apresentação afirmando que “cremos ser conveniente observar que estes navios excedem ao tipo de encouraçado *Minas Geraes* por sua maior velocidade, seriam também superiores em armamento militar (...) nosso navio é muito melhor que o encouraçado tipo *Minas Geraes*”.¹⁵⁶ Esta preocupação inclusive motivou a comissão requisitar fundos adicionais em agosto de 1909 para que tivesse acesso à “informações especiais reservadas” para descobrir “o que pode ocorrer a bordo” da belonave brasileira nas próximas provas que passaria.¹⁵⁷

De qualquer maneira, ainda naquele mês a comissão decidiu que a proposta mais adequada para seus encouraçados foi a apresentada pelo estaleiro alemão Blohm und Voss, que ofereceu um navio de 23 mil toneladas.¹⁵⁸ Contudo, ao invés de acertar a aquisição com os germânicos, os argentinos então selecionaram as melhores características dos desenhos apresentados por todas as firmas e fizeram uma nova rodada de concorrência. Posteriormente, este processo foi feito por uma segunda vez. Estas decisões irritaram os estaleiros, que acreditavam que os argentinos estavam sendo pouco éticos com seus segredos comerciais (SCHEINA, 1988). Para os argentinos, contudo, a questão era garantir

¹⁵⁵ A principal relutância da *US Navy* era em fornecer detalhes sobre seus equipamentos, em especial de seu novo sistema de controle de tiro e dos tubos de torpedos (LIVERMORE, 1944; SCHEINA, 1988).

¹⁵⁶ Archivo General de la Armada, caixa 10880, documento 25. Proyectos de Gio Ansaldo Armstrong y C. Acorazados, Destroyers y torpederos por lo gobierno argentino.

¹⁵⁷ DEHN, caixa 199. Acta 26. Comisión Naval Argentina en Europa, 1909-1910.

¹⁵⁸ DEHN, caixa 199. Acta 22. Comisión Naval Argentina en Europa, 1909-1910.

que adquirissem os melhores encouraçados possíveis, dotados do estado da arte em termos tecnológicos (MONTENEGRO, 2002).

Em meados de outubro, os estaleiros favoritos na disputa eram a Ansaldo, Forges et Chantiers, Blohm und Voss, Vickers, Armstrong e Fore River, que apresentaram propostas bastantes distintas quanto às características e preços dos navios (DESTÉFANI, 1991a). As pressões e esforços para obter o contrato se intensificaram. Casas bancárias britânicas, francesas e norte-americanas ofereceram empréstimos em condições especiais desde que as belonaves fossem construídas em seus respectivos países. Os primeiros contavam a seu favor com o apoio do ministro da marinha, almirante Betbeder, que insistia que os desenhos deveriam seguir o modelo que chamava de “tipo argentino”, baseado justamente nas especificações dos estaleiros ingleses (LIVERMORE, 1944). Os alemães, por sua vez, não só ofereceram um desconto de 15% sobre a proposta mais barata entre os competidores (DESTÉFANI, 1991a), como também a possibilidade de estágio dos oficiais navais argentinos na marinha germânica, algo idêntico ao que já existia entre os exércitos dos dois países, e os rumores diziam ser este elemento decisivo para a escolha do fornecedor (LIVERMORE, 1944). Poucos anos antes, Buenos Aires tentou sem sucesso fazer o mesmo intercâmbio com a *Royal Navy*.¹⁵⁹

O aparente sucesso alemão criou preocupações em Washington, setores do governo suspeitavam que essas ações eram uma ameaça à própria doutrina Monroe. Isso fez os norte-americanos redobram seus esforços diplomáticos e o novo ministro em Buenos Aires, Charles Sherrill, recebeu autorização para fazer todo o possível para obter os contratos, incluindo oferecer os desenhos dos dreadnoughts mais modernos de seu país. O governo Taft então reduziu as tarifas para o couro argentino e prometeu mais vantagens comerciais, enquanto Sherrill, ao destacar o relativo isolamento argentino perante Brasil, Chile, Uruguai e Bolívia, prometeu respaldo diplomático à Buenos Aires, incluindo algum apoio ao país no caso dele se envolver em uma guerra com um vizinho, desde que os navios fossem construídos nos Estados Unidos (LIVERMORE, 1944).

Ao oferecer apoio político à Argentina, os norte-americanos conseguiram a adesão do presidente Figueroa Alcorta para sua proposta (LIVERMORE, 1944). As razões disso parecem evidentes quando se olha para o cenário sul-americano: ao obter apoio dos Estados Unidos, o líder argentino não só retirava um poderoso ator extra regional que pendia ao lado brasileiro na balança de poder, um dos pilares da política implementada por

¹⁵⁹ E. Barrington a Don F. L. Dominguez, 2-1-1907. FO 371/5.

Rio Branco, como ao mesmo tempo que fortalecia sua própria posição num momento em que a Argentina estava relativamente isolada por causa da truculência de Zeballos à frente da chancelaria.

Entretanto, em novembro estourou a crise da Alsop, no qual Washington deu um ultimato ao Chile pelo pagamento de um valor de um milhão de dólares. Desde a queda de Zeballos e sua substituição pelo mais moderado Victorino de la Plaza, os três grandes países sul-americanos retomaram as negociações para coordenarem seus esforços com vistas à garantia da paz e estabilidade no subcontinente. Em 1909, os chilenos propuseram a primeira versão do Pacto ABC que, no entanto, acabou não avançando por causa das divergências existentes entre brasileiros e argentinos (ALSINA JÚNIOR, 2015). Contudo, o novo incidente mobilizou novamente os três países e Rio Branco, que via a ação como uma tentativa de humilhar os chilenos e chegou a considerar o rompimento de relações com Washington (BANDEIRA, 2010). O caso terminou sem ter gerado consequências mais graves, porém o presidente Figueroa Alcorta retirou seu apoio aos encorajados norte-americanos num momento crucial das negociações, sobretudo após o departamento de estado ter dado crédito aos brasileiros pela resolução pacífica do incidente (ALSINA JÚNIOR, 2015; LIVERMORE, 1944).

Os britânicos e italianos rapidamente se aproveitaram da crise para fortalecer suas propostas. A Vickers ofereceu um desconto de £ 100 mil por cada navio e a Ansaldo se comprometeu a melhorar qualquer característica das belonaves que os argentinos quisessem (DESTÉFANI, 1991a). Naquela altura, em dezembro de 1909, o estaleiro italiano era apontado como favorito, seguido pelo britânico. O deslocamento dos navios propostos já era bastante superior ao determinado na primeira fase de concorrência, variando entre o encorajado de 27,25 mil toneladas proposto pela Vickers até o de 24,3 mil toneladas da Blohm und Voss.¹⁶⁰ Diante deste cenário, Sherrill sugeriu uma série de ações diplomáticas para cortejar a Argentina como forma de melhorar as relações e manter as empresas norte-americanas vivas na disputa. (LIVERMORE, 1944).¹⁶¹

Com estas garantias os argentinos fizeram uma última rodada de concorrência já em janeiro de 1910. Novamente, foram submetidos projetos ainda maiores, cujo

¹⁶⁰ DEHN, caixa 199. Acta 41. Comisión Naval Argentina en Europa, 1909-1910.

¹⁶¹ O Departamento de Estado manifestou publicamente que: 1) não haviam entendimentos entre Estados Unidos e Brasil nas ações na América Latina; 2) dava créditos ao ministro argentino em Washington, sr. Portela, pela resolução do caso Alsop; 3) uma negação explícita que deram créditos ao Brasil neste incidente; 4) ofereceriam um substancial apoio financeiro à próxima Conferência Pan-Americana, que ocorreria em Buenos Aires; 5) prometeram enviar uma divisão naval especial para as comemorações do centenário da Revolução de Maio; 6) que os Estados Unidos desencorajariam o Brasil e Uruguai de questionarem novamente a jurisdição das águas no Prata (LIVERMORE, 1944; ALSINA JÚNIOR, 2015).

deslocamento total variava entre a proposta do consórcio Vickers-Armstrong de pouco mais de 29 mil toneladas até a de 25,17 mil toneladas da francesa Forges et Chantiers.¹⁶² O vencedor da competição, contudo, foi o estaleiro Fore River, cuja oferta era de um encouraçado com 27,9 mil toneladas de deslocamento a um custo de £ 2,2 milhões, um valor £ 224 mil abaixo do concorrente mais próximo. O resultado chocou os europeus, que acreditavam que os norte-americanos teriam poucas chances de obter o negócio (SCHEINA, 1988), provocando uma verdadeira indignação dos italianos, até então considerados favoritos, e gerando reclamações por parte dos britânicos (LIVERMORE, 1944; DESTÉFANI, 1991a). Após manifestar o resultado, os últimos acertos que ficaram pendentes foi o pedido argentino por uma modificação da posição das torres de artilharia principal, bem como a requisição da empresa norte-americana por uma cláusula para a construção de um possível terceiro navio.¹⁶³

O contrato foi assinado em fevereiro de 1910 por dois encouraçados, denominados *Rivadavia* e *Moreno*, de 27,9 mil toneladas. A Fore River ficou responsável pela construção do primeiro, enquanto o segundo foi fabricado pela New York Shipbuilding, de acordo com as especificações do contrato (LIVERMORE, 1944). A Argentina se tornou o oitavo país a iniciar a construção de um dreadnought e o *Rivadavia* era a maior belonave em fabricação no mundo naquele momento.¹⁶⁴

No que se refere aos contratorpedeiros, o processo de encomenda foi igualmente disputado e polêmico, ainda que não chamasse tanta atenção pelos valores e simbolismo menores envolvidos. Assim como no caso dos encouraçados, a concorrência começou a partir do estabelecimento de características vagas. Em sua primeira rodada, ainda em meados de 1909, o deslocamento proposto para o navio maior girava em torno de 650 toneladas e do menor em 450 toneladas.¹⁶⁵ Os estaleiros favoritos neste primeiro momento eram o Germaniawerft (Krupp), Yarrow, Normand, Schichau e Thornycroft, cujas propostas foram aprovadas por unanimidade, seguidos da Ansaldo e Patinson que tinham aprovação pela maioria.¹⁶⁶

¹⁶² DEHN, caixa 199. Acta 49. Comisión Naval Argentina en Europa, 1909-1910.

¹⁶³ Archivo General de la Armada. Caixa 10897, documento 100.

¹⁶⁴ O *Rivadavia* teve sua quilha batida em maio de 1910. Antes disso, o maior navio capital com fabricação iniciada na Grã-Bretanha era o cruzador de batalha *Lion*, de 26,3 mil toneladas, com quilha batida em setembro de 1909; em dezembro do mesmo ano, a Alemanha iniciou a fabricação do encouraçado *Kaiser* de 24,3 mil toneladas e nos Estados Unidos o encouraçado *Wyoming*, de 26 mil toneladas, teve quilha batida em fevereiro de 1910. Japoneses, italianos e russos ainda construíam a primeira geração de seus primeiros dreadnoughts, nenhum deles com deslocamento superior à 24 mil toneladas (GRAY, 1985).

¹⁶⁵ DEHN, caixa 199. Acta 2. Comisión Naval Argentina en Europa, 1909-1910.

¹⁶⁶ DEHN, caixa 199. Acta 15. Comisión Naval Argentina en Europa, 1909-1910.

A comissão naval então revisou os planos, aumentando o deslocamento dos contratorpedeiros maiores para 850 toneladas e discutindo a quantidade e proporção de unidades que seriam adquiridas. Houve um debate no qual emergiram duas propostas distintas. A primeira previa a incorporação de dez navios maiores e dez menores (com 475 toneladas), enquanto a segunda defendia a adoção de um único tipo de contratorpedeiro, baseado nos modelos de 850 toneladas, estabelecendo ainda que, caso sobrassem fundos, seria possível adquirir submarinos. Esta última proposta acabou aprovada e as novas requisições foram enviadas para os estaleiros.¹⁶⁷ No começo de outubro, a Yarrow e a Thornycroft tornaram-se favoritas e chegou-se a propor uma divisão da encomenda em seis unidades para cada, com a alemã Schichau responsável pelos últimos três barcos.¹⁶⁸ Um dos elementos essenciais apontados nesta fase era a necessidade de se desenhar contratorpedeiros de alta velocidade, capazes de atingir 32 nós.¹⁶⁹ Era uma condição ambiciosa, superior aos brasileiros *Pará* (27 nós) e mesmo aos últimos navios do tipo fabricados para a *Royal Navy*.¹⁷⁰

Entretanto, foi neste momento que o jornal *La Prensa*, que favorecia os Estados Unidos como fornecedores de navios, divulgou que alguns dos integrantes da comissão naval na Europa tinham tentado obter comissões para favorecer os estaleiros britânicos na encomenda dos contratorpedeiros. Diante do escândalo, que inclusive afetou a disputa pelos encouraçados (LIVERMORE, 1944), houve pressão para revisar novamente a concorrência com novas propostas. Em dezembro foram anunciados os vencedores: os estaleiros alemães Germaniawerft e Schichau ficaram com dois contratorpedeiros cada, o britânico Carmell Laird com quatro e o francês Brosse et Fouché (Chantiers de Bretagne) com outros quatro barcos.¹⁷¹ A artilharia destes navios foi fornecida pela firma norte-americana Bethlehem, algo que também facilitaria toda a logística envolvida na manutenção do armamento de encouraçados e contratorpedeiros (MONTENEGRO, 2002; BANDEIRA, 2010). É possível que a contratação de estaleiros em três países distintos para o fornecimento dos contratorpedeiros foi uma espécie de gesto político da Argentina com essas nações, angariando apoio num momento em enfrentava o Brasil e temia a reação chilena perante suas aquisições.

¹⁶⁷ DEHN, caixa 199. Acta 25. Comisión Naval Argentina en Europa, 1909-1910.

¹⁶⁸ DEHN, caixa 199. Acta 29. Comisión Naval Argentina en Europa, 1909-1910.

¹⁶⁹ DEHN, caixa 199. Acta 31. Comisión Naval Argentina en Europa, 1909-1910.

¹⁷⁰ Os contratorpedeiros classe *Beagle* (lançados entre 1909-1910) e *Acorn* (lançados em 1910) atingiam 27 nós. A seguinte, *Acheron* (lançados entre 1911-1915 em várias sub-classes), foi também desenhada originalmente com velocidade de 27 nós, porém as últimas unidades fabricadas receberam modificações para chegarem a 32 nós (GRAY, 1985).

¹⁷¹ DEHN, caixa 199. Acta 45. Comisión Naval Argentina en Europa, 1909-1910.

Com as aquisições realizadas, a Armada Argentina respondeu ao desafio proposto pelo programa naval brasileiro, retomando o posto de primeira marinha sul-americana. Pouco depois, foi a vez do Chile entrar na febre dos dreadnoughts, ao aprovar um novo programa naval em 1910 e no ano seguinte adquirir dois encouraçados ainda maiores, da classe *Almirante Latorre*, construídos pela Armstrong (GRAY, 1985; SCHEINA, 1988; BROOK, 1999). Nas estimativas de Alexandrino, pouco antes dos chilenos aprovarem sua expansão naval, seus esforços resultariam numa ampliação da esquadra brasileira para 93 mil toneladas, enquanto o programa argentino elevaria sua força para 101 mil toneladas. Neste sentido, concluía que “não, é, pois, inoportuno pensar na ampliação do nosso programa naval por uma disposição que permita faze-lo suavemente”,¹⁷² algo que revela uma preocupação em não reacender a corrida armamentista na região.

De qualquer maneira, antes de Alexandrino tomar novas decisões, o Brasil se viu envolvido numa euforia nacionalista com a chegada do primeiro dreadnought em abril de 1910, o *Minas Geraes*, recebido por uma multidão em festa no Rio de Janeiro. A belonave tinha uma sofisticação e complexidade tecnológica que não tinha paralelo a nada existente em terra. Entretanto, em contraste com as novas máquinas de guerra, o preparo dos oficiais e praças brasileiros era péssimo (MARTINS FILHO, 2010). Esse problema foi constatado rapidamente pela diplomacia britânica, que mesmo antes da chegada dos navios sugeriu em várias ocasiões que não acreditava que os brasileiros seriam capazes de manejar corretamente os navios.¹⁷³ Três meses após o *Minas Geraes* entrar na baía de Guanabara pela primeira vez, o chefe da legação no Brasil repassou informação à Londres obtida com um dos maquinistas enviados pela Armstrong de que os brasileiros não tinham conhecimento para lidar com as sofisticadas máquinas do navio e que elas rapidamente ficariam em péssimo estado assim que os britânicos voltassem para a Inglaterra.¹⁷⁴

A falta de preparo na Marinha era similar à que ocorria também no Exército, onde a desastrosa campanha de Canudos, os tumultuosos primeiros anos de república e as ameaças externas criaram um forte ímpeto modernizador, no qual se destacam o envio de

¹⁷² Relatório do Ministério da Marinha, 1910, p. 14.

¹⁷³ William Haggard, após ser transferido ao Rio de Janeiro, questionou “se estes novos navios terão qualquer uso prático como máquinas de guerra, tendo em mente a falta de treinamento de oficiais e tripulações (...) os negros que formam o núcleo de suas tripulações são elegantemente vestidos e parecem ter alguma noção de precisão em seus movimentos, mas entre isso e conduzir um ‘Dreadnought’ no mar em mau tempo ou em combate parece haver um grande abismo”. Sobre os oficiais, se divertia citando um episódio durante os testes de artilharia do *Minas Geraes*, no qual um agente da Armstrong teve que persuadir o oficial brasileiro responsável por ativar o mecanismo de disparo simultâneo dos canhões do dreadnought por vinte minutos para que ele “colocasse o dedo naquele botão aterrorizante”. W. Haggard a Edward Grey, junho 1910. Brazil: Annual Report, 1909. FO 881/9690.

¹⁷⁴ Mr. Haggard a Edward Grey, 10-7-1910. FO 371/831, citado por Martins Filho, 2010.

oficiais para treinamento no exterior e a negociação para o envio de uma missão militar alemã para treinar os brasileiros (McCANN, 2009). Alexandrino passou a se preocupar com este tema principalmente a partir de 1909, quando criou exercícios navais mais frequentes e discutiu com Rio Branco, em maio, sobre aproveitar o precedente aberto pelos chilenos e requisitar o envio de oficiais para treinarem na *Royal Navy*. A questão ganhou importância em Londres porque temia-se a expansão da influência alemã nas Forças Armadas brasileiras, num contexto no qual o presidente eleito, marechal Hermes da Fonseca, se encaminhava para sua segunda visita oficial à Alemanha para assistir manobras militares (MARTINS FILHO, 2010). Na visão de um diplomata britânico no Rio de Janeiro,

na solução dessas questões pode ser decidida a futura direção britânica ou germânica da Marinha brasileira. É impossível antecipar qual será essa direção, mas pelo menos alguma coisa parece certa: os alemães não estão deixando pedra sobre pedra a fim de assegurar que um convite para fornecer instrutores para a Marinha seja feito para eles.¹⁷⁵

No início do ano seguinte os primeiros oficiais brasileiros foram enviados para estágio na *Royal Navy*. Em setembro, Alexandrino fez uma solicitação para a vinda de instrutores britânicos na Marinha, mas essa proposta acabou recusada por Rio Branco (MARTINS FILHO, 2010).¹⁷⁶

A disputa pela influência ocorria justamente num momento em que a construção do terceiro dreadnought entrava num novo imbróglio. O *Rio de Janeiro* teve sua quilha batida dias após a entrega do *Minas Geraes*, mas no começo de maio o almirante Duarte Huet de Bacellar, chefe da comissão naval brasileira que acompanhava a fabricação das belonaves na Grã-Bretanha, ordenou a suspensão de sua construção para que fosse estudado um desenho de navio ainda mais poderoso. Naquela altura, já existiam notícias do início da construção do encouraçado britânico *Orion*, o primeiro *superdreadnought*, bem como surgiam as primeiras informações sobre as poderosas belonaves argentinas em fabricação nos Estados Unidos. Alexandrino esforçou-se para garantir a escolha de um novo desenho de encouraçado antes da posse do novo presidente. No começo de outubro, semanas antes de transferir o ministério, ele assinou um novo contrato com a Armstrong,

¹⁷⁵ W. Haggard a Edward Grey, 8-8-1910. FO 371/831, citado por Martins Filho, 2010, p. 154-155.

¹⁷⁶ Para Alsina Júnior (2015), esta recusa deve ter ocorrido sobretudo pela falta de coordenação entre os ministérios, já que Rio Branco foi um dos maiores apoiadores pela vinda de instrutores e de uma missão alemã para o Exército (McCANN, 2009). O ministro britânico no Brasil, William Haggard, que não escondia sua antipatia perante o chanceler, deu outra explicação em seu relatório anual: quando comunicou, extraoficialmente, que Londres estava disposta a oferecer instrutores, Rio Branco respondeu-o rispidamente, afirmando que “nenhuma nação jamais pediu instrutores estrangeiros”, insinuando que fazer tal requisição seria uma “degradação nacional”. W. Haggard a Edward Grey, maio 1911. Brazil: Annual Report, 1910. FO 881/9853.

que estabelecia a construção de um encouraçado de 31,6 mil toneladas e doze canhões de 356 mm distribuídos em seis torres. Seus adversários, porém, conseguiram a inclusão de uma cláusula que permitia modificações futuras, ainda que o preço da nova belonave não pudesse ser inferior ao acordado (TOPLISS, 1988; MARTINS FILHO, 2010)

Na Argentina também havia grande expectativa sobre a aquisição de um possível terceiro encouraçado. Apesar das conversas entre de la Plaza e Rio Branco por ocasião do caso Alsop, as relações entre os dois países ainda não tinham se normalizado e o Brasil não mandou representação especial ou divisão naval para a comemoração do primeiro centenário da Revolução de Maio em 1910 (SCENNA, 1975; ALSINA JÚNIOR, 2015). Neste clima, a diplomacia norte-americana e os representantes da Fore River insistiam junto aos argentinos pela aquisição de mais um dreadnought. A imprensa portenha ecoava a questão e o jornal *La Argentina* chegou a dar início à uma subscrição popular para garantir fundos para o terceiro encouraçado. O departamento de Estado, contudo, temia que o ministro Sherrill estava indo longe demais com essa vigorosa campanha, aconselhando o diplomata a ter uma atitude mais cautelosa. Ele, por sua vez, argumentou que era necessário pressionar naquele momento, enquanto Figueroa Alcorta, visto como pró-Estados Unidos, governava e antes que transmitisse seu cargo ao presidente eleito, Roque Sáenz Peña, considerado pró-Europa (LIVERMORE, 1944).

O novo governante argentino, que tomou posse em outubro de 1910, era considerado um reformista e foi eleito prometendo uma nova legislação eleitoral, que aprovada em 1912, estabeleceu o sufrágio universal masculino e o voto secreto, mudanças que efetivamente romperam o quadro político oligárquico estabelecido na Argentina desde a década de 1880 (FAUSTO e DEVOTO, 2004). No plano externo, Sáenz Peña defendia uma política de cooperação com o Brasil, entendendo ser necessário a construção de uma hegemonia dual sobre a América do Sul como forma de garantir a proteção da região contra o avanço do imperialismo norte-americano, ainda que mantivesse a orientação básica atlântica e europeísta na política comercial de seu país (SCENNA, 1975).

O espírito conciliador do novo governante foi exposto de maneira bem clara durante sua passagem pelo Rio de Janeiro em agosto de 1910, quando declarou sua célebre frase “tudo nos une, nada nos separa” (PARADISO, 2005, p. 58). No que concerne aos armamentos navais, Sáenz Peña não se mostrava contrário ao fortalecimento militar argentino (BANDEIRA, 2010), contudo não queria que seu o processo de rearmamento criasse novas tensões com o Brasil, especialmente num momento em que o Rio de Janeiro tinha já recebido seus dreadnoughts e Buenos Aires não (ALSINA JÚNIOR, 2015). Ele se

mostrou contrário à aquisição do terceiro encouraçado, o que lhe rendeu oposição de setores mais radicais na Armada que esperavam obter o navio (LIVERMORE, 1944). Para o ministério desta força, o novo presidente manteve o almirante Juan Pablo Sáenz Valiente, que fora elevado à posição no final do governo Figueroa Alcorta (DESTÉFANI, 1991a).

Um mês após a mudança de governo na Argentina, o mesmo ocorreu no Brasil, onde o presidente Nilo Peçanha (que sucedeu a Afonso Pena após sua morte em 1909) foi substituído por Hermes da Fonseca. A eleição do marechal marcou um breve rompimento no pacto oligárquico que marcou a Primeira República e foi um período de grande presença militar nos círculos governamentais (FAUSTO e DEVOTO, 2004; CARVALHO, 2005). O novo presidente manteve Rio Branco na chancelaria, o que significou a continuidade da política externa. Nesta época, o poderoso ministro de relações exteriores já se mostrava decepcionado e frustrado em relação aos Estados Unidos por várias razões, incluindo pela falta de apoio norte-americano ao programa naval brasileiro ao mesmo tempo em que Washington forneceu grande parte do material para o rearmamento naval argentino. Rio Branco então enfatizou cada vez mais a cooperação entre os três grandes sul-americanos, estabelecendo as linhas iniciais do Pacto ABC (ALSINA JÚNIOR, 2015). Para a pasta da Marinha, Hermes escolheu um opositor de Alexandrino, o almirante Joaquim Marques Batista de Leão.

Poucos dias após a posse do novo presidente teve início a Revolta da Chibata, na qual os principais navios da esquadra – incluindo os dreadnoughts *Minas Geraes* e *São Paulo* – se insurgiram contra as péssimas condições à que os marinheiros estavam submetidos na Marinha, em especial perante os castigos físicos, no qual ameaçaram bombardear a capital caso suas exigências não fossem atendidas.¹⁷⁷ Como ressalta Martins Filho (2010), a incorporação dos grandes encouraçados alterou o frágil equilíbrio existente nas relações entre a oficialidade e as guarnições, então marcadas por um verdadeiro fosso social (CARVALHO, 2005).

Assim como no caso do preparo dos oficiais, a situação do adestramento profissional das praças era muito inadequada para o manejo das novíssimas belonaves. As reformas implantadas por Alexandrino foram uma resposta à necessidade de profissionalizar e modernizar o quadro dos marinheiros, porém elas mantiveram a baixa remuneração, péssimas condições e buscavam meios de prende-los ao serviço militar, bem

¹⁷⁷ Há grande número de trabalhos que analisam a Revolta da Chibata e sua história, interpretando-a de maneiras bem distintas. Entre as mais importantes, destacam-se Morel (2016), Martins (1988), Arias Neto (2001), Nascimento (2001 e 2008), Almeida (2010), Love (2012) e Morgan (2014).

como submetê-los à um código disciplinar rígido. Além disso, a grande falta de quadros, agravada pela incorporação dos encouraçados – cada dreadnought brasileiro demandava uma tripulação de cerca de 900 homens (GRAY, 1985) – acabou levando ao serviço grande número de marinheiros despreparados. Não obstante, os efetivos existentes ainda não eram adequados para guarnecer todos os navios novos (ARIAS NETO, 2001). Isso resultou na implantação de um regime de trabalho mais duro a bordo dos encouraçados para mantê-los operativos, algo que agravou ainda mais as ruins condições dos marinheiros e contribuiu para a eclosão do movimento (MARTINS FILHO, 2010).

Num primeiro momento, o governo Hermes pensou que a revolta era um golpe de Estado que desejava depô-lo, mas ao descobrir as reivindicações dos marinheiros começou a negociar o fim do movimento enquanto estudava as suas opções (ARIAS NETO, 2001). Alguns integrantes do governo, como o ministro da justiça, J. J. Seabra, e o da guerra, general Emídio Dantas Barreto, defendiam o ataque às belonaves rebeldes, enquanto o da Marinha, almirante Marques de Leão, colocou em dúvida essa linha de ação, lembrando que ela traria grande perda em vidas e da destruição de parte da capital e perdas substanciais em equipamento naval. Entre os oficiais da corporação, havia aqueles mais radicais que estavam dispostos a vingar a qualquer custo seus colegas feridos e assassinados na eclosão da revolta (MARTINS FILHO, 2010). A baixa prontidão operacional da Marinha logo ficou evidente quando se esboçaram os planos de uma reação contra os insurretos, no qual se pensava em usar a flotilha de contratorpedeiros para torpedear os navios rebeldes. Foi possível reunir apenas uma dúzia de torpedos, cuja regulamentação era bastante dúbia, e uma mina naval num período de mais de 48 horas para montar o ataque com os contratorpedeiros, nos quais havia suspeitas quanto à lealdade das tripulações (ALSINA JÚNIOR, 2015).

Em meio à esta situação, Rio Branco foi um defensor vigoroso da manutenção da integridade dos encouraçados. Enquanto o Congresso debatia uma lei de anistia para os revoltosos, o chanceler valeu-se de sua amizade com o capitão Jorge Dodsworth Martins para almoçar com o capitão Filinto Perry, oficial encarregado pelo ataque aos dreadnoughts. Segundo o primeiro deles,

O Barão fez um apelo persuasivo para que fosse posta de lado a operação de pôr a pique os encouraçados. (...) Disse ser melhor, no interesse do país, poupar os navios de sua destruição. Que a disciplina militar fosse arranhada, com uma anistia, talvez julgada desprimorosa. Na Marinha inglesa houvera caso semelhante, e a História esqueceu aquele recuo humilhante. Assim preservasse nossa Marinha os seus encouraçados, porque representavam eles o equilíbrio naval sul-americano, posição que não podíamos perder, a qualquer custo.¹⁷⁸

¹⁷⁸ Citado em Arias Neto, 2001, p. 274.

A posição de Rio Branco mostra uma preocupação realista tanto em preservar um elemento importante do poder nacional, que foi adquirido com grande sacrifício numa perspectiva de obtenção de status de potência regional. Pior ainda, caso os navios fossem realmente afundados, deixariam o Brasil virtualmente indefeso perante os Argentinos, que tinham encomendado seus próprios dreadnoughts (ALSINA JÚNIOR, 2015). Martins Filho (2010), por sua vez, lembra que existia um importante elemento simbólico em jogo também: após anunciar a incorporação de dois dos maiores e mais poderosos encouraçados do mundo, ele não estava disposto a arriscar sua destruição, considerando preferível a humilhação do governo à perda dos dreadnoughts.

A anistia concedida aos marinheiros, contudo, não pôs fim à agitação na Marinha. Cerca de duas semanas depois, no início de dezembro, ocorreu nova insurreição naval, desta vez do Batalhão Naval e da guarnição do cruzador *Rio Grande do Sul*. Diferentemente da última revolta, o governo reprimiu vigorosamente este movimento, decretando inclusive estado de sítio. A Marinha aproveitou a ocasião para expurgar de seus quadros, numa medida excepcional, os elementos que considerava “inconvenientes”, incluindo as praças que participaram da Revolta da Chibata, uma decisão que violava a anistia dada pouco antes (ARIAS NETO, 2001). Estimativas sugerem que entre 20-40% dos efetivos foram afastados por estas medidas, que foram seguidas por vários casos de arbitrariedades e represarias (ALMEIDA, 2010; ALSINA JÚNIOR, 2015).

Capítulo III: Da rebelião à Grande Guerra, 1910-1918

As rebeliões dos marinheiros brasileiros em 1910 mostraram de forma dramática as contradições existentes na Marinha do Brasil e foram um duríssimo golpe na política de prestígio levada a cabo por Rio Branco. Ao expor as dificuldades dos brasileiros, a revolta acabou reduzindo os ânimos dos países envolvidos na corrida armamentista centrada nos dreadnoughts, tanto pela diminuição da percepção da ameaça brasileira à Argentina como por demonstrar os riscos que a incorporação destes colossos poderia provocar na estrutura das marinhas sul-americanas.

Nos anos seguintes a competição naval se manteve, ainda que de maneira bem menos intensa, centrada na polêmica e conturbada aquisição de um terceiro dreadnought por brasileiros e argentinos. A corrida armamentista acabou definitivamente sepultada apenas com o começo da Grande Guerra em 1914, que efetivamente fechou o mercado internacional de armamentos. Dos países da região, apenas o Brasil participou deste conflito – ainda que largamente de modo simbólico –, onde conseguiu estabelecer um pequeno, mas importante, intercâmbio naval com os principais países Aliados. Esse esforço, contudo, não mudou a situação das esquadras na América do Sul em 1918: apesar do desafio de brasileiros e chilenos, os argentinos ainda mantiveram seu posto de primeira potência naval na América do Sul.

O fim da corrida naval sul-americana

Pouco após a Revolta da Chibata, os dois dreadnoughts brasileiros foram praticamente desarmados, retirando-se munições e os mecanismos de disparo que foram guardados em instalações em terra, situação que permaneceu nos anos seguintes (LIVERMORE, 1944). As guarnições também foram severamente reduzidas, “com apenas homens suficientes para mantê-los limpos a olhos externos”, como afirmou o ministro britânico no Rio de Janeiro, Haggard. A situação do restante da esquadra não era muito diferente e o diplomata afirmou que, com exceção de algumas unidades fluviais, a esquadra brasileira deveria ser vista como “*quantité négligeable*”. Por fim, afirmou que a Marinha se encontrava agora numa curiosa situação, “com navios magníficos e nenhuma tripulação e nenhum fuzileiro naval”.¹⁷⁹

Estas observações faziam parte do longo relato que Haggard enviou a Londres sobre a revolta, no qual teceu críticas ácidas quanto ao despreparo dos marinheiros e

¹⁷⁹ W. Haggard a Edward Grey, julho 1912. Brazil: Annual Report, 1911. FO 881/10098.

oficiais no qual concluía que acreditava que seria “sempre impossível para o Brasil ter uma frota efetiva em condições modernas”, já que as qualidades necessárias para operação de máquinas complexas demandavam um preparo que era “simplesmente impossível para homens deste calibre racial e seus instintos”. Ele avaliou que a insurreição foi “um golpe mortal contra as aspirações navais” do país, em especial para os planos de Rio Branco, mas que não obstante seus impactos sobre o orgulho e finanças nacionais, era uma verdadeira “bênção disfarçada” que evitaria o gasto de mais milhões de libras em novas belonaves.¹⁸⁰

Este diplomata britânico tinha manifestado sua oposição aos encouraçados em termos econômicos desde a época em que estava em Buenos Aires, quando apoiou a iniciativa de Tornquist em finais de 1906. À despeito desta crítica conter certo grau de paternalismo e preconceitos, parece claro que grande parte das lideranças navais brasileiras – assim como os demais sul-americanos que adquiriram belonaves similares – não tinha muita noção dos custos de manutenção dos dreadnoughts, conforme observou um relatório britânico em 1909.¹⁸¹ Segundo Scheina (1988), os três colossos brasileiros custaram £ 6,11 milhões e se estimava que sua manutenção por apenas cinco anos custaria mais £ 3,75 milhões, a munição pouco mais de £ 605 mil e instalações portuárias adequadas cerca de £ 832 mil. Um jornal contemporâneo apontava que era possível construir com este valor pouco mais de 5 mil quilômetros em linhas ferroviárias ou prover habitação para 30,3 mil famílias.

Ainda assim, observou Haggard, a venda dos dois encouraçados não era cogitada pelo governo porque se considerava que esta decisão seria um golpe duríssimo no prestígio nacional, apesar de novos rumores de que os navios seriam negociados com britânicos ou alemães. Já a população brasileira, segundo o diplomata, deveria estar cansada desses “brinquedos perigosos”, especialmente após a insurreição naval.¹⁸² Conforme observou um relatório do Almirantado britânico, antes da revolta havia grande interesse da população com assuntos navais, que levaram à formação da Liga Marítima Brasileira em 1906 e à publicação de vários artigos e revistas sobre o tema. Pouco antes da chegada do *Minas Geraes* ao país, houve inclusive uma campanha de subscrição pública para a aquisição de um quarto dreadnought em substituição do já obsoleto *Riachuelo*. Contudo, após a insurreição dos marinheiros o interesse e orgulho na Marinha caíram substancialmente.¹⁸³

¹⁸⁰ W. Haggard a Edward Grey, julho 1912. Brazil: Annual Report, 1911.FO 881/10098.

¹⁸¹ Mr. Cheetham a Edward Grey, maio 1909. Brazil: Annual Report, 1908. FO 881/9441.

¹⁸² W. Haggard a Edward Grey, julho 1912. Brazil: Annual Report, 1911.FO 881/10098.

¹⁸³ Admiralty War Staff. Naval Administration and Personnel: Brazil, February 1912. ADM 231/53.

Neste cenário desolador era evidente que a Marinha precisava de profundas reformas, que iam muito além do material flutuante, para que pudesse ser uma moderna e eficiente força naval. Em dezembro de 1910 o almirante Marques de Leão fez um discurso no Senado no qual resumiu a questão da seguinte maneira

Iludida por uma miragem, a Nação Brasileira assistiu à formação de uma esquadra respeitável, supondo que isto bastasse para uma boa reorganização naval; no entanto, os fatos vieram demonstrar-lhe agora que a posse de um material flutuante aperfeiçoado e forte não é o elemento essencial de uma marinha de primeira ordem¹⁸⁴

Para o ministro, o primeiro passo para a reorganização completa deveria ser a vinda de uma missão estrangeira, capaz de auxiliar a implementação das mudanças na administração naval e no preparo de pessoal, que incluía cursos para altos comandos e Estado Maior.¹⁸⁵ Marques de Leão ia além disso nas suas propostas, afirmando ser mesmo necessário reformar todos os oficiais brasileiros nas altas esferas da hierarquia, substituindo-os por estrangeiros mais capacitados para comandar e dirigir uma força naval moderna. Coerente com este posicionamento, o almirante inclusive pediu sua transferência para a reserva (VIDIGAL, 1985).

Em 1911, o ministro deu início aos seus planos de profissionalização da força, criando o Curso Superior de Marinha, que poucos anos depois deu origem à Escola Naval de Guerra (VIDIGAL, 1985). Em setembro e a pedido do ministério, o Congresso aprovou a vinda de uma missão estrangeira ao país para auxiliar na reorganização da corporação, porém o assunto não avançou nos anos seguintes. Segundo um relatório britânico, este processo seria lento por causa da necessidade de se restabelecer a ordem e disciplina na instituição após as insurreições navais, e que provavelmente começaria a partir da contratação de oficiais estrangeiros para lecionarem na escola naval.¹⁸⁶ Foi apenas em 1914 que o primeiro instrutor norte-americano chegou para lecionar na Escola de Guerra Naval, uma decisão que efetivamente marcou o início das relações militares entre Brasil e Estados Unidos (DAVIS, 1996). Em adição, após criticar duramente a excessiva centralização da gestão naval durante o período Alexandrino,¹⁸⁷ Marques de Leão também fez uma ampla reforma administrativa, norteadas por princípios de descentralização, coordenação setorial e definição mais clara das atribuições dos diferentes órgãos navais. (CAMINHA, 1989).

Outro elemento que o ministro ressaltava era a questão da ausência de infraestrutura adequada para a moderna esquadra e a dependência brasileira do exterior. Marques de Leão

¹⁸⁴ Relatório do Ministério da Marinha, 1911, p. 24.

¹⁸⁵ Relatório do Ministério da Marinha, 1911.

¹⁸⁶ Admiralty War Staff. Naval Administration and Personnel: Brazil, February 1912. ADM 231/53.

¹⁸⁷ Relatório do Ministério da Marinha, 1911.

criticou a decisão de seu antecessor em abandonar a construção de um porto militar fora da capital, vendo como exemplar a Argentina, que tinha sua principal base naval em Bahía Blanca e arsenal em Río Santiago, nas proximidades de La Plata. Em sua visão, o estabelecimento de um novo porto militar e arsenal representavam uma necessidade imediata que deveria ser acompanhado de investimentos e apoio governamental para a indústria de construção naval e siderurgia, bem como na criação de uma grande fábrica de munições, que resultariam numa independência valiosa ao país.¹⁸⁸

No que se referia ao material flutuante, Marques de Leão deu continuidade aos planos de expansão naval, ainda que em termos bastante distintos de seu antecessor. Antes de assumir o ministério, o almirante viajou por vários estaleiros europeus e dizia-se que ele ficou particularmente impressionado com os germânicos, onde conversou pessoalmente com o próprio *kaiser* sobre encouraçados (TOPLISS, 1988). Cabe ressaltar que naquele momento os alemães davam grande ênfase na expansão de sua influência política e comercial na América Latina, que crescia em grande medida às expensas dos britânicos (BETHELL, 1989).

Já à frente da pasta da Marinha, Marques de Leão anunciou que não investiria em dreadnoughts de deslocamento exagerado (TOPLISS, 1988). Era de conhecimento público que Hermes tinha prometido ao *kaiser* que encomendaria material flutuante alemão (McCANN, 2009) e possivelmente Marques de Leão chegou a considerar encomendar o terceiro encouraçado com a Krupp (MARTINS FILHO, 2010), porém efetivamente pediu novos desenhos à Armstrong, que deram várias alternativas que iam de navios similares ao *Minas Geraes* a verdadeiros colossos de mais de 32 mil toneladas e canhões de 406 mm. Os britânicos sabiam que a Marinha estava dividida, existindo partidários dos maiores canhões disponíveis (como Alexandrino e o Bacellar) e aqueles que, como o ministro, preferiam modelos menores (TOPLISS, 1988).

Em março de 1911 o estaleiro foi informado que os brasileiros desejavam um encouraçado tipo *Minas Geraes* modificado e dois cruzadores da classe *Bahia*.¹⁸⁹ O ministro receava em fazer sua decisão quanto ao novo dreadnought por temer críticas do grupo de Alexandrino e da imprensa, já que não era politicamente viável firmar contrato por um navio similar ao *Minas Geraes* a um custo superior. Em junho daquele ano ele optou por um modelo de 27,85 mil toneladas e quatorze canhões de 305 mm (TOPLISS,

¹⁸⁸ Relatório do Ministério da Marinha, 1911.

¹⁸⁹ A Armstrong chegou a elaborar os desenhos iniciais de um cruzador *Bahia* com dimensões maiores (4 mil toneladas), porém o navio nunca chegou a ser encomendado (BROOKS, 1999).

1988; MARTINS FILHO, 2010). O navio, nomeado *Rio de Janeiro* e que teve quilha batida em setembro, tinha várias características que o distinguiam bastante dos encouraçados contemporâneos e se mostravam especialmente impressionantes, como o uso de sete torres de artilharia – a única belonave na história a possuir tal quantidade – e seu longo comprimento – 204,7 metros – além de ser considerada uma embarcação muito confortável para a tripulação (GRAY, 1985; BURT, 2012) e ter inclusive um salão de baile em suas especificações, conforme recordou um diplomata britânico décadas depois.¹⁹⁰ A introdução dessa requisição tão inusitada se deve, muito provavelmente, à grande importância simbólica dos grandes encouraçados, que os tornava um instrumento prestigioso bastante interessante para impressionar brasileiros e visitantes estrangeiros.

A situação econômica do Brasil tinha se deteriorado nesta época, resultante da queda do preço do café e do *boom* da borracha após britânicos e holandeses expandirem suas plantações na Ásia (FAUSTO e DEVOTO, 2004; VIDIGAL, 1985). Neste cenário, se tornou inviável realizar grandes aquisições navais, efetivamente pondo fim às negociações pelos cruzadores e contratorpedeiros. A situação com as belonaves menores e mais baratas, por outro lado, era diferente.

A aquisição de submarinos era prevista pelo programa naval de 1906, mas Alexandrino não encomendou este tipo de barco durante sua passagem pelo ministério, preferindo centrar-se nas belonaves de superfície e deixando para que seu sucessor o fizesse. No início de 1909, ele manifestou que tinha interesse em unidades de 330 toneladas, mas não deu nenhuma outra especificação.¹⁹¹ Após assumir o ministério, Marques de Leão deu maior atenção ao tema. Segundo o chefe da legação britânica, Haggard, não houve concorrência pública pela construção destes barcos, cuja competição se resumiu entre a firma italiana Fiat-San Giorgio e a norte-americana Electric Boat. Dizia-se que o ex-presidente tinha prometido ao embaixador norte-americano que a encomenda pelos navios seria ofertada aos Estados Unidos, uma decisão confirmada por escrito por Rio Branco. Contudo, com a mudança do governo e do ministério os planos foram alterados graças aos extensivos subornos distribuídos pelos italianos, segundo o diplomata britânico. A mudança do fornecedor de submarinos enfureceu o secretário de Estado norte-americano, Knox, que escreveu reclamando em termos bastante duros e até mesmo

¹⁹⁰ David Hunt a Alec Douglas-Home, 5-10-1970. FCO 7/1511.

¹⁹¹ Relatório do Ministério da Marinha, 1909.

ofendendo a dignidade de Rio Branco. Haggard inclusive especulava que este episódio era a origem das diferenças subsequentes nas relações dos dois países.¹⁹²

De qualquer modo, o contrato foi assinado em fins de 1911 e em dezembro o capitão Filinto Perry, um entusiasta de submarinos há tempos, foi nomeado chefe da comissão naval que acompanhou a construção dos navios. Foram encomendadas três pequenas unidades, denominadas *F-1*, *F-3* e *F-5*, do tipo *Fiat-Laurenti* com deslocamento de 250 toneladas. O desenho desses barcos era baseado no submarino *Foca*, de apenas 175 toneladas e construído para a marinha italiana em 1908. Junto a eles também foi encomendado no mesmo estaleiro um navio de apoio logístico aos pequenos submarinos, o *tender Ceará* (SOUZA, 1986).

Além da aquisição dos primeiros submarinos brasileiros, o ministério Marques de Leão também investiu nas flotilhas fluviais. Ainda durante a gestão Alexandrino, o então titular da pasta defendia a necessidade de mais alguns monitores para operarem na defesa fluvial do Mato Grosso, no qual formariam uma pequena divisão couraçada junto ao *Pernambuco* e *Maranhão*, este último ainda em construção.¹⁹³ Com o agravamento da situação política no Paraguai, em nova guerra civil a partir de 1911, Argentina e Brasil novamente enviaram forças fluviais para o país vizinho, onde atuaram de forma mais ou menos neutra e coordenada, apesar da evidente simpatia argentina pelos rebeldes (DORATIOTO, 2014). Conforme observou a diplomacia britânica, a flotilha brasileira mostrou-se bastante inadequada para estas operações, o que evidenciou a necessidade de novas unidades.¹⁹⁴ Cabe lembrar que quase toda força fluvial do país era obsoleta, com exceção das canhoneiras *Acre* – usadas no Amazonas – e do monitor *Pernambuco*. Os argentinos tinham incorporado há pouco duas canhoneiras *Rosario*, muito maiores e mais poderosas que todos os navios fluviais brasileiros.¹⁹⁵

Outro fator importante para a decisão de comprar novas unidades para rios foi a rivalidade existente entre as Forças Armadas brasileiras. Após as revoltas de 1910 e dos extensivos expurgos, a Marinha perdeu prestígio junto ao governo e parte de sua capacidade militar, enquanto de outro lado o próprio presidente da República era um marechal. Neste contexto surgiu a ideia da transferência de toda a estrutura de defesa no

¹⁹² W. Haggard a Edward Grey, julho 1913. Brazil: Annual Report, 1912. FO 881/10286.

¹⁹³ Relatório do Ministério da Marinha, 1910.

¹⁹⁴ W. Haggard a Edward Grey, julho 1913. Brazil: Annual Report, 1912. FO 881/10286.

¹⁹⁵ A classe *Rosario*, incorporada em 1909, tinha pouco mais de mil toneladas e seu armamento principal consistia de dois obuses/morteiros de 152 mm e seis canhões de 76 mm (ARGUINDEGUY, 1972b). A classe *Acre*, de 1906, tinha apenas 110 toneladas e era armada com um morteiro de 85 mm e dois canhões de 57 mm; o *Pernambuco*, cuja construção começou no século XIX mas só terminou em 1910, tinha 470 toneladas e dois canhões de 120 mm numa única torre como armamento principal (MARTINS, 1985).

Mato Grosso para o controle exclusivo do Exército, medida que a Marinha se opôs. A força naval justificou sua posição a partir de dois argumentos: 1) de que a flotilha era “elemento ponderável de defesa em operações combinadas com as forças de terra”, mas sobretudo por ter “despendido (...) avultadas somas na construção de novos navios destinados e apropriados a constituir aquela força naval”.¹⁹⁶

Em março de 1911, quando a Armstrong recebeu as primeiras informações sobre a nova configuração para o encouraçado, o estaleiro também foi informado que a Marinha estaria interessada em três canhoneiras de tipo *Rosious* (TOPLISS, 1988). Entretanto, a encomenda acabou ficando com Vickers, que no início de 1912 assinou o contrato para a fabricação de três monitores, nomeados *Javary*, *Solimões* e *Madeira*, de 1,26 mil toneladas (GRAY, 1985).

Na Argentina, a notícia da insurreição dos marinheiros brasileiros foi tomada com certa neutralidade e cautela pelos jornais portenhos, que entendiam que a Revolta da Chibata expôs os riscos que poderiam ocorrer em sua própria marinha após a chegada de seus dreadnoughts (ALSINA JÚNIOR, 2015). A rebelião e consequente redução da prontidão operacional dos navios brasileiros também tiveram um decisivo impacto sobre a controvérsia do terceiro encouraçado argentino, fortalecendo a linha contrária à aquisição e efetivamente paralisando as negociações (LIVERMORE, 1944). No começo de 1911 o ministro Sáenz Valiente anunciou que a aquisição do novo dreadnought estava temporariamente suspensa sob justificativa de que as últimas inovações na artilharia naval demandariam novos estudos sobre esta questão.¹⁹⁷ É bastante provável que esta posição também estava relacionada às recentes alterações no desenho e armamento do *Rio de Janeiro*, bem como das notícias de que os chilenos se preparavam para adquirir dois *superdreadnoughts*.

De qualquer maneira, assim como no caso brasileiro, a compra dos encouraçados foi um incentivo à modernização de outros aspectos da Armada, ainda que as limitações financeiras existentes na marinha dificultassem o processo. No que se referia ao preparo do pessoal, o almirante Sáenz Valiente buscou instituir exercícios navais mais frequentes, mas para isso foi obrigado a pedir fundos adicionais ao Congresso.¹⁹⁸ A aquisição dos colossos também obrigou uma expansão substancial dos efetivos, sobretudo de subalternos e oficiais especialistas. Ele considerava exemplar a carência de eletricitistas, lembrando que

¹⁹⁶ Relatório do Ministério da Marinha, 1913, p. 31.

¹⁹⁷ Memoria del Ministerio de Marina, 1911.

¹⁹⁸ Memoria del Ministerio de Marina, 1911.

somente os dois encouraçados demandariam todo o pessoal especializado existente.¹⁹⁹ Esse quadro era agravado diante dos soldos relativamente baixos, que contrastavam consideravelmente com as oportunidades oferecidas na vida civil pela economia argentina em rápida expansão.²⁰⁰ A situação era tão séria que se chegou a formar uma comissão especial no Senado para estudar o número extraordinário de pedidos de reforma da corporação, no qual constatou-se que o maior problema eram os recursos insuficientes para a marinha.²⁰¹

Após firmarem o contrato dos encouraçados, os argentinos também acertaram o envio de vinte oficiais para realizarem estágio nas instalações e a bordo dos navios da *US Navy* ainda em 1910.²⁰² A marinha norte-americana aceitou esta ideia com grande relutância, pois temia que seus segredos fossem repassados para outras potências navais. Os argentinos, por sua vez, sentiram que não eram tratados com a franqueza e cortesia adequadas, especialmente diante das restrições impostas durante os exercícios de tiro. Estes estranhamentos se agravaram após o assunto vazar para a imprensa e o congresso norte-americano convocou Knox em fevereiro de 1911 para questioná-lo sobre quais assuntos confidenciais, em especial segredos tecnológicos, foram repassados à Buenos Aires. Apesar do secretário de estado ter se esquivado da situação, Domecq García, chefe da comissão naval argentina que acompanhava a construção dos dreadnoughts, reclamou bastante sobre este tratamento (LIVERMORE, 1944).

A aquisição dos encouraçados também motivou o almirante Sáenz Valiente a modernizar e expandir a infraestrutura naval para manutenção e operação dos novos navios, tanto das instalações no Prata como principalmente no porto militar em Bahía Blanca. As obras neste último local, que envolviam a construção de um grande dique seco capaz de acomodar os dreadnoughts e ampliação de depósitos de carvão, combustíveis líquidos e munição, eram consideradas prioritárias.²⁰³ Os trabalhos foram iniciados em 1911, porém só foram concluídos no começo de 1915 (DESTÉFANI, 1991a). Em 1912 a Argentina também assinou um contrato com a Vickers para a construção de um estaleiro e diques em Río Santiago, que inclusive seriam capazes de construir grandes belonaves

¹⁹⁹ Memoria del Ministerio de Marina, 1912.

²⁰⁰ É interessante observar alguns dados sobre o crescimento econômico argentino. Entre 1900 e 1910, o PIB do país mais que dobrou. Nos anos anteriores à Primeira Guerra Mundial, o comércio exterior *per capita* da Argentina era quase seis vezes superior à média da América Latina e seu PIB *per capita* se comparava ao da Alemanha e Países Baixos, ficando a frente de outras nações europeias como Espanha, Itália, Suíça e Suécia (FAUSTO e DEVOTO, 2004).

²⁰¹ Memoria del Ministerio de Marina, 1913.

²⁰² Memoria del Ministerio de Marina, 1911.

²⁰³ Memoria del Ministerio de Marina, 1911.

(VASCONCELLOS, 1915).²⁰⁴ Esta parceria entre a empresa e Buenos Aires não só permitiria que os argentinos pudessem realizar a manutenção e conservação de seus dreadnoughts no país como também seria uma medida que teria considerável impacto na sua construção naval e dependência externa.

Ao mesmo tempo em que dava continuidade à modernização naval, o governo Sáenz Peña também buscou solucionar a disputa armamentista com o Brasil. Desta maneira, em 1911, o presidente enviou duas missões especiais para o Rio de Janeiro: uma pública, com o ex-chanceler Montes de Oca à frente, e outra de caráter privado, com Ramón J. Cárcano (ESCUDE e CISNEROS, 2000). Em relato posterior autocongratatório, Cárcano, um político ligado ao grupo do presidente, disse que obteve a renúncia informal, por parte de Rio Branco e de Hermes da Fonseca, da construção do terceiro encouraçado brasileiro num acordo de cavalheiros. Como aponta Alsina Júnior (2015), há muita pouca probabilidade de que esta narrativa seja real, sobretudo porque a fabricação do *Rio de Janeiro* prosseguiu, ainda que a proposta do *superdreadnought*, defendida por Alexandrino foi substituída por um navio de menores dimensões. Não obstante, esse relato foi frequentemente citado como fidedigno pela literatura sobre o tema.²⁰⁵ Os contatos realizados entre a diplomacia brasileira e argentina fortaleceram os entendimentos entre os dois países, que voltaram a discutir a formação do Pacto ABC (BANDEIRA, 2010), num mesmo momento em que a chancelaria chilena intensificava seus esforços em prol de uma aliança entre as três nações (ESCUDE e CISNEROS, 2000).

A construção dos navios argentinos nos Estados Unidos e Europa desenrolou-se com algumas dificuldades. Os encouraçados foram lançados no segundo semestre de 1911 (DESTÉFANI, 1991a) e no início do ano seguinte os contratorpedeiros alemães e britânicos já estavam prontos para seus testes, enquanto os franceses encontravam-se atrasados.²⁰⁶ A exigência argentina de que estes barcos atingissem uma alta velocidade se provou um desafio para os estaleiros, que foram obrigados a construir embarcações de mil toneladas, um pouco maiores do que inicialmente planejado, de modo a garantir um maquinário adequado. Os navios alemães superaram as expectativas; o *Catamarca* e *Jujuy*, fabricados pela Germaniawerft, atingiram 34 nós, enquanto o *Córdoba* e *La Plata*,

²⁰⁴ O acordo com a Argentina não foi exatamente o único do tipo feito pela Vickers. Entre 1897 e 1914, a empresa abriu subsidiárias estrangeiras em vários países, como Espanha, Itália, Japão, Rússia e Império Otomano (MARTINS FILHO, 2010).

²⁰⁵ Entre os argentinos, Scenna (1975), Destéfani (1991a), Escudé e Cisneros (2000) e Bóveda (2011) citam este relato, enquanto Bandeira (2010) é um exemplo de autor brasileiro que fez o mesmo.

²⁰⁶ Memoria del Ministerio de Marina, 1912.

construídos pela Schichau, chegavam a 35 nós (SIDDEERS, 1991).²⁰⁷ O desenvolvimento destes contratorpedeiros grandes e com alta velocidade tornou-se um marco entre os barcos deste tipo, criando preocupações para Winston Churchill, o novo First Sea Lord britânico. Tendo em consideração as tensões com a Alemanha, ele revisou a política de construção de contratorpedeiros de seu país para que pudessem ter unidades tão rápidas e poderosas como as que os germânicos fabricaram aos argentinos (GARDINER e BROWN, 1992).

Estes receios foram certamente potencializados pelo fato de que nenhum dos quatro navios encomendados à Cammell Laird, o *San Luis*, *Santa Fé*, *Santiago* e *Tucumán*, atingiu a velocidade estipulada pelo contrato, que acabou rescindido em finais de 1912.²⁰⁸ As unidades construídas na França, *San Juan*, *Salta*, *Mendoza* e *Rioja* tiveram sua finalização atrasada por várias vezes além de também não alcançarem a velocidade desejada, porém seu contrato foi mantido.²⁰⁹ Por fim, também existiam vários problemas técnicos nos encouraçados que adiavam sua conclusão (SCHEINA, 1988).

Apesar de estar num contexto de crescentes entendimentos entre Argentina, Brasil e Chile e ter seu programa naval em execução, o ministro Sáenz Valiente ainda insistia em requisitar mais recursos para o fortalecimento do poder naval de seu país. Desde que assumiu a pasta da marinha, o almirante defendia a aprovação de uma lei que garantisse um fundo permanente para renovação do material flutuante que, segundo ele, existia em todas as potências navais e disponibilizaria um valor de 600 mil libras anuais, permitindo a substituição e reforma de unidades antigas de modo contínuo.²¹⁰ Evidentemente, a aprovação deste fundo significaria uma maior autonomia financeira da Armada perante o Congresso argentino, que muitas vezes precisava requerer a alocação de recursos mesmo para aquisição de carvão para os exercícios navais.

Em 1912, o Sáenz Valiente iniciou um novo plano de reequipamento com uma nova lei de armamentos. Há poucas informações disponíveis sobre esta proposta de legislação e é possível que ela sequer tenha sido aprovada.²¹¹ Não obstante, no começo do ano seguinte houve a aquisição de quatro novos contratorpedeiros na Germaniawerft para substituir as

²⁰⁷ Nos testes feitos antes da entrega do *La Plata* e *Córdoba*, a primeira belonave atingiu impressionantes 36,8 nós e a segunda 34,7 nós (GRAY, 1985).

²⁰⁸ Estes navios acabaram vendidos à Grécia ainda naquele ano, em antecipação à eclosão da Primeira Guerra Balcânica (1912-1913), onde receberam o nome de classe *Aetos* (GRAY, 1985).

²⁰⁹ Memoria del Ministerio de Marina, 1913.

²¹⁰ Memoria del Ministerio de Marina, 1912.

²¹¹ A única referência que aponta para a existência dessa proposta é Destéfani (1991a), que não oferece nenhuma explicação mais detalhada sobre os planos. Não há nenhuma referência à esta lei na documentação consultada, tanto no compilado nas *Memorias* de 1912 e 1913 como no material disponível no Departamento de Estudios Históricos Navales, caixa 211, referente às leis de armamentos até 1961.

belonaves britânicas cuja encomenda foi cancelada e que receberam nome idêntico, classe *San Luis* (ARGUINDEGUY e RODRÍGUEZ, 1995). Por fim, Scheina (1988) aponta que aparentemente em outubro de 1912 houve a autorização inicial para a construção de um terceiro dreadnought argentino que, contudo, não se realizou.²¹² Existia uma séria resistência dos congressistas argentinos em aprovar novos gastos navais, principalmente a partir da constatação de que a “ameaça” brasileira já não era mais tão séria.

Neste ponto, certamente contribuíram turbulências políticas no Brasil e na construção do *Rio de Janeiro*. Hermes da Fonseca foi eleito com base numa coligação heterogênea de oligarquias estaduais com apoio de setores do Exército, cujas ambiguidades logo ficaram evidentes na sua política de salvações, nos quais militares tentaram desalojar algumas elites locais com suposto apoio da corporação e que frequentemente resultaram em episódios de violência (CARVALHO, 2005). Numa das “salvações”, o presidente ordenou o bombardeamento de Salvador, atitude a que o ministro da Marinha, Marques de Leão, se opôs e que provocou seu pedido de exoneração da pasta em janeiro de 1912 (CAMINHA, 1989).

Para seu lugar, Hermes escolheu o almirante Manuel Inácio Belford Vieira. O novo ministro manteve de modo geral as orientações de seu antecessor, incluindo a posição crítica às decisões tomadas por Alexandrino. Em seu relatório anual, o ministro apontava o erro de se ter incorporado material flutuante muito moderno sem que se tivesse a infraestrutura necessária para sua operação, o que significava que a nova esquadra, por mais poderosa que fosse, não poderia ser uma força eficiente porque carecia de um estabelecimento naval que garantisse suas condições. Neste ponto, ressaltou a questão do porto militar. Belford Vieira reconhecia que os altos gastos e estágio das obras na Ilha das Cobras inviabilizavam uma mudança radical do Arsenal de Marinha naquele momento, contudo defendia a necessidade de retirar o porto militar da capital, retomando as ideias do almirante Noronha quanto à adequação da Ilha Grande como localização ideal.²¹³

Na mesma época em que Belford Vieira assumiu o ministério, começaram a surgir novas dúvidas quanto ao acerto do desenho do *Rio de Janeiro*. A imprensa britânica considerou o encouraçado brasileiro inferior às novas belonaves contemporâneas e existia uma percepção de que reduzir o tamanho dos canhões havia sido um erro (TOPLISS, 1988). Quando o navio foi lançado ao mar, em janeiro de 1913, já parecia que o governo

²¹² Arguindeguy (1972b) coloca 1912 e 1920 como anos de referência para este terceiro dreadnought, porém afirma que o navio nunca teve sua aquisição aprovada.

²¹³ Relatório do Ministério da Marinha, 1913.

brasileiro iria desistir da encomenda (MARTINS FILHO, 2010). Em julho, contudo, o ministro adoeceu, sendo substituído interinamente pelo titular da pasta de Guerra, general Vespasiano Albuquerque e Silva, por algumas semanas antes de falecer. Em agosto, Hermes convidou o almirante Alexandrino para assumir o ministério pela segunda vez (CAMINHA, 1989).

Novamente à frente da Marinha, Alexandrino decidiu modificar quase todas as ações de seus antecessores, algo comum naquela época. Um mês após assumir a pasta, instruiu a casa Rothschild para negociar a venda do *Rio de Janeiro* (MARTINS FILHO, 2010). A Armstrong ainda tentou uma modificação de última hora como forma de manter sua encomenda, oferecendo em setembro a alteração do armamento do navio para sete canhões de 381 mm, porém não obteve sucesso (TOPLISS, 1988). Alexandrino criticou duramente seus antecessores por terem modificado o desenho do *superdreadnought* que tinha encomendado no final de sua última gestão, afirmando categoricamente que o atual *Rio de Janeiro* era “um navio defeituoso”, de “tipo errado, fraco (...) que não será repetido por marinha alguma” e que “é razoável que se lastime a homogeneidade tática perdida, enfraquecimento da defesa nacional e falta de descortino profissional”.²¹⁴

O ministro avaliava que a substituição dos canhões maiores, de 356 mm para 305 mm fora desastrosa, destacando ainda que a couraça do navio era deficiente, que tornaram o *Rio de Janeiro* um encouraçado inferior à quase todos os seus contemporâneos em construção, incluindo os dreadnoughts argentinos e chilenos. Ainda que sua modificação tivesse resultado em economia financeira, ele apontava que, em compensação, existia um sério perigo do Brasil perder a hegemonia naval sul-americana, principalmente caso o especulado terceiro dreadnought argentino tivesse canhões maiores.²¹⁵

É evidente que por trás desses argumentos mais técnicos, muitos deles questionáveis,²¹⁶ a questão central era que Alexandrino desejava obter uma unidade mais poderosa, seja por acreditar realmente que os argentinos se preparavam para obter seu

²¹⁴ Relatório do Ministério da Marinha, 1914, p. 44-45.

²¹⁵ Relatório do Ministério da Marinha, 1914.

²¹⁶ O desenho com quatorze canhões implicou num certo desequilíbrio da distribuição do peso colossal das torres de artilharia no casco do navio, que precisou ser adaptado com vigas especiais abaixo do deque. Além disso, considerando que tanto peso foi alocado para o armamento, a blindagem do navio era um pouco menor do que o padrão para os encouraçados britânicos. Não obstante, os canhões do *Rio de Janeiro* garantiam um poder de fogo maior do que qualquer outro dreadnought existente então (BURT, 2012), muito provavelmente superior até mesmo aos novos encouraçados argentinos. O argumento da compatibilidade tática com os *Minas Geraes*, por exemplo, também era problemático, já que ambos tinham canhões similares. Como ponderou a imprensa britânica especializada em assuntos navais, era bastante evidente que uma belonave mais avançada seria ainda mais inadequada para operar em conjunto com os demais dreadnoughts brasileiros que o *Rio de Janeiro* (SCHEINA, 1988).

terceiro dreadnought, seja por suas convicções pessoais. Vários países se mostraram interessados na compra do *Rio de Janeiro*, incluindo a Rússia, Itália, França, Grécia e Império Otomano. O negócio foi fechado com os turcos nos últimos dias de 1913 e o navio foi rebatizado de *Sultão Osman I* (TOPLISS, 1988; MARTINS FILHO, 2010).²¹⁷

Alexandrino aparentemente também demonstrou interesse em vender os demais navios encomendados por Marques de Leão. Os três monitores *Javary* já estavam prontos em fevereiro de 1914, porém não foram incorporados pela Marinha. Alexandrino afirmou que estas belonaves foram rejeitadas porque tinham calado e comprimento excessivos, o que as tornaria pouco úteis para serviço fluvial,²¹⁸ porém no exterior se especulou razões econômicas foram decisivas. No início de agosto acabaram revendidas para a *Royal Navy*, que temia que fossem adquiridas por seus adversários, nomeando-as como classe *Humber* (GRAY, 1985). Sobre os submarinos, o ministro disse que não os aprovava porque os considerava pequenos demais e com autonomia limitada, ainda que reconhecesse que fossem úteis para a defesa nacional.²¹⁹ Com a finalização dos classe *F* muito próxima em meados de 1914, houve uma sondagem junto à comissão naval que acompanhava sua construção sobre a possibilidade de vende-los, substituindo-os por uma nova encomenda por unidades maiores e mais poderosas. O chefe da comissão, capitão Perry, se opôs decisivamente à esta medida, conseguindo que a aquisição fosse mantida e pouco depois os submarinos chegaram ao Brasil (SILVA, 2010; SOUZA, 1986). Com a incorporação dessas unidades, o Brasil tornou-se o segundo país sul-americano a possuir um modelo moderno deste tipo de barco.²²⁰

De qualquer maneira, antes mesmo de acertar a venda do *Rio de Janeiro*, Alexandrino pediu novos desenhos de encouraçados tanto da Vickers como da Armstrong desde outubro de 1913, que submeteram várias propostas nos meses seguintes (TOPLISS, 1988). Apesar da situação financeira difícil, agravada pela tensão internacional naquele momento, o ministro estava determinado em obter um *superdreadnought* que permitisse ao Brasil obter a supremacia naval sul-americana (ALSINA JÚNIOR, 2015).²²¹ Em maio

²¹⁷ Este não foi o fim da história deste navio de curiosa trajetória. Estava realizando seus testes finais quando eclodiu a Primeira Guerra Mundial, em julho de 1914, e acabou requisitado pela *Royal Navy*, que o incorporou como *Agincourt*. O encouraçado foi incluído na *Grand Fleet* ainda em agosto e permaneceu no Mar do Norte durante todo o conflito, onde inclusive participou da batalha da Jutlândia (BURT, 2012).

²¹⁸ Relatório do Ministério da Marinha, 1915.

²¹⁹ Relatório do Ministério da Marinha, 1915.

²²⁰ Excluímos aqui as unidades experimentais desenvolvidas durante o século XIX. O primeiro país sul-americano a adquirir submarinos modernos foi o Peru, que incorporou seus primeiros barcos do tipo, *Ferré* e *Palacios*, de origem francesa, em 1912-3 (GRAY, 1985).

²²¹ É muito provável que Alexandrino buscou superar as dificuldades financeiras com a venda das belonaves encomendadas por Marques de Leão, de forma a angariar recursos suficientes para adquirir a nova unidade

de 1914, Alexandrino assinou contrato com a Armstrong por um navio de 30,5 mil toneladas e oito canhões de 381 mm, nomeado *Riachuelo*.²²² O desenho do navio era baseado nos últimos modelos de encouraçados britânicos, da classe *Queen Elizabeth* e *Royal Sovereign* (ALSINA JÚNIOR, 2015).

Apesar desta aquisição, o contexto externo era também era de maior colaboração entre os países do ABC, em especial após a mediação conjunta que teve um relativo sucesso na crise provocada pela invasão e ocupação norte-americana sobre a cidade mexicana de Veracruz, em abril de 1914, e da consequente assinatura do Pacto ABC, em maio do ano seguinte. O acordo não era tão amplo como desejava Rio Branco, que faleceu em 1912 antes de ver o pacto materializado, porém mesmo assim enfrentou substanciais resistências na Argentina e Chile, onde não chegou a ser ratificado por seus congressos, bem como dos Estados Unidos e de alguns países sul-americanos (BANDEIRA, 2010).²²³ Neste cenário de aproximação diplomática, somado à percepção de redução da ameaça brasileira após as revoltas de 1910, o movimento contrário aos grandes encouraçados ganhou força e logo surgiram novos rumores de que os argentinos e chilenos estavam preparados para cancelar suas encomendas de dreadnoughts (LIVERMORE, 1944).²²⁴

Em meio aos boatos, grupos ligados ao ex-presidente Roca e socialistas no congresso argentino colocaram em pauta a venda dos dois encouraçados em maio de 1914. Os primeiros entendiam que as dificuldades nas relações com o Brasil, que motivaram a aquisição dos navios, já haviam sido superadas e que era o momento de usar esses recursos no desenvolvimento econômico do país. Os últimos, por sua vez, eram tradicionalmente pacifistas e entendiam que o valor gasto com os colossos seria melhor investido em escolas e outras medidas para aumentar o bem-estar social (MONTENEGRO, 2002; LIVERMORE, 1944).

Seguiram-se debates áspers sobre o futuro dos navios, nos quais o próprio ministro Sáenz Valiente acabou convocado para defender a posição do governo. O almirante

sem precisar fazer novos requerimentos para o Congresso. De fato, em seu relatório ele ressaltou que a venda do *Rio de Janeiro* resultou numa economia de £ 3 milhões e a dos *Javary* em £ 500 mil (Relatório do Ministério da Marinha, 1915). Segundo o almirante Sáenz Valiente, o ministro da Armada, o preço do *Riachuelo* era estimado em cerca de £ 3 milhões (BÓVEDA, 2011).

²²² Relatório do Ministério da Marinha, 1915.

²²³ Na Argentina, um dos principais grupos contrários à ratificação do pacto foram os radicais de Yrigoyen, que tinham um certo receio perante o Brasil e valorizavam as relações hispano-americanas (BANDEIRA, 2010). No Chile, a oposição ao acordo derivava pelo fato de não ter cumprido às expectativas transandinas, que esperavam que o pacto fosse um instrumento capaz de reverter seu declínio relativo e garantir uma maior presença na região (ESCUDE e CISNEROS, 2000).

²²⁴ Em 1913, por exemplo, os russos sondaram argentinos e chilenos para tentar comprar seus encouraçados em construção (SCHEINA, 1988).

argumentou em favor dos colossos ressaltando que a melhor belonave argentina existente, o cruzador-couraçado *San Martín*, era muito inferior aos *Minas Geraes* em praticamente todos os aspectos. Neste sentido, indicava que enquanto os canhões do navio argentino tinham um alcance máximo de cerca de 2 km, os do encouraçado brasileiro superavam 10 km. Além disso, pontuava, o país continuou seu programa naval à despeito da insurreição dos marinheiros, tendo vendido seu terceiro encouraçado (*Rio de Janeiro*) para comprar um ainda mais poderoso (*Riachuelo*), algo que garantiria a primeira posição entre as potências navais sul-americanas. Para contornar o argumento financeiro, o ministro prometeu que a baixa dos navios mais antigos garantiria uma economia compatível com os gastos da manutenção dos dreadnoughts (BÓVEDA, 2011).

A controvérsia logo criou preocupações nos Estados Unidos, onde os encouraçados *Rivadavia* estavam próximos de sua finalização. Existia um temor de que os navios seriam revendidos para a Alemanha ou Japão, uma possibilidade que alarmou a *US Navy* em ver alguns de seus equipamentos mais avançados, instalados nos navios argentinos, pudessem cair em mãos de seus rivais. Washington tinha prioridade no caso de venda dessas unidades, porém existia uma resistência de sua marinha para fazê-lo, já que representavam um tipo relativamente obsoleto naquele momento. Os norte-americanos passaram a pressionar Buenos Aires para manutenção da aquisição (LIVERMORE, 1944); ao mesmo tempo, o adido naval na Argentina pediu para que os encouraçados fossem entregues o mais breve possível, pois temia que a demora excessiva pudesse desmoralizar os Estados Unidos e seu comércio em toda a América Latina (BÓVEDA, 2011).

No congresso argentino, foram então colocadas três propostas para a venda dos encouraçados (LIVERMORE, 1944), que foram debatidas em sessões secretas entre junho e julho. Os deputados Julio A. Costa, Julio A. Roca (filho do ex-presidente) e Luis María Drago (ex-chanceler e famoso por sua atitude diante da crise da Venezuela em 1902-1903) eram os principais opositores dos dreadnoughts, enquanto os ministros Sáenz Valiente, José Luis Murature (Relações Exteriores) e o agora deputado e ex-chanceler Zeballos defendiam a manutenção de sua aquisição. Ao final, o lado pró-navios venceu o debate e a encomenda foi mantida (BÓVEDA, 2011).

A Grande Guerra

Nesta altura, a crise na Europa chegava ao ponto de ebulição e no final de julho teve início a Primeira Guerra Mundial. O começo do conflito teve um impacto imediato sobre o processo de modernização naval dos países sul-americanos, tanto ao fechar o

mercado de armamentos europeus como por meio da requisição dos navios em construção nestes países. Para o Brasil, este processo significou o adiamento, logo em caráter definitivo, em maio de 1915, da fabricação do *Riachuelo*. Até aquele momento algum trabalho preliminar no navio já havia ocorrido, porém nunca chegou a ter sua quilha batida (TOPLISS, 1988; BROOK, 1999). Para a Argentina, a situação foi um pouco mais problemática, pois a guerra resultou na requisição dos oito contratorpedeiros encomendados na França e Alemanha ainda não entregues. As belonaves francesas, cuja construção estava quase concluída, tornaram-se a classe *Aventurier*, enquanto as alemãs, que até então ainda não foram lançadas ao mar, passaram a compor a classe *G 101* (GRAY, 1985). Aparentemente os argentinos ainda fizeram uma última tentativa de obter novos contratorpedeiros na Itália, porém a entrada desse país na guerra, no começo de 1915, inviabilizou o negócio (ARGUINDEGUY, 1972b).²²⁵

O início do conflito também trouxe novos rumores quanto ao destino dos encouraçados argentinos. O embaixador alemão nos Estados Unidos reclamou com o departamento de estado sobre um suposto plano inglês para assumir o controle dos navios assim que chegassem ao Prata, enquanto o britânico pediu precauções para que as belonaves não fossem transferidas para um país neutro que as cederiam para a Alemanha (LIVERMORE, 1944). Houve inclusive uma pressão de setores da indústria bélica, tanto sobre Washington como em Buenos Aires, para que os encouraçados fossem vendidos para a Grécia, num negócio feito por banqueiros franceses que passariam os navios para os russos (BÓVEDA, 2011). Como se pode imaginar, a diplomacia norte-americana redobrou seus esforços sobre os argentinos para que as embarcações fossem incorporadas pelo país, evitando a violação das leis de neutralidade (LIVERMORE, 1944). Os navios chegaram à Argentina em princípios de 1915, onde foram recebidos em júbilo por milhares de pessoas em Buenos Aires (DESTÉFANI, 1991a; MONTENEGRO, 2002).

Outro impacto bastante imediato da eclosão do conflito foram as crescentes dificuldades de ambas forças navais sul-americanas diante de sua dependência do exterior conforme a guerra se prolongou. Os britânicos impuseram restrições na exportação de carvão, o que obrigou os sul-americanos a importar dos norte-americanos (SCHEINA,

²²⁵ Arguindeguy (1972b) é o único autor que faz essa afirmação, ainda que não ofereça muita informação sobre esses navios, apontando um pouco vagamente que representaram o quarto contrato por contratorpedeiros após a aprovação da lei 6.283 de 1908, numa encomenda por seis unidades um pouco menores que as belonaves já adquiridas. Outro impacto foi o adiamento, e depois cancelamento, do contrato para a construção do estaleiro da Vickers no país (VASCONCELLOS, 1915)

1988), ao mesmo tempo em que se tornava muito mais complicado obter sobressalentes necessários para reparos e manutenção das belonaves.

A situação era particularmente grave para os brasileiros, que tinham menos recursos para a manutenção da esquadra, condição acentuada diante da decisão do novo governo, presidido por Wenceslau Braz, de redução de despesas por causa do conflito.²²⁶ Como resultado da incorporação da nova frota sem possuir a infraestrutura e preparo técnico adequados, os encouraçados ficaram, nas palavras de Martins Filho (2010, p. 201) “idosos ainda na juventude”, situação idêntica aos demais navios adquiridos recentemente. Conforme relatou Alexandrino, mantido à frente da pasta da Marinha pelo novo presidente, praticamente toda esquadra apresentou problemas em seu maquinário, em especial em seus condensadores e caldeiras, porém faltavam recursos e sobressalentes para consertá-los.²²⁷ A situação foi ainda agravada mais com a paralização das obras do novo arsenal no Rio de Janeiro em 1915 por falta de recursos.²²⁸

Os exercícios navais, que foram retomados com maior frequência após o retorno do ministro em 1913,²²⁹ foram cancelados com o início do conflito²³⁰ e os navios passaram a maior parte do tempo parados no porto para economizar combustível. Simbólico destas dificuldades, durante 1915 os encouraçados *Minas Geraes* ficaram atracados em seus diques e receberam uma conexão com a rede elétrica da Light, empresa que fornecia energia para a capital, para não consumirem carvão.²³¹ A situação era ainda mais precária para as flotilhas fluviais; a do Mato Grosso chegou a ficar inteiramente paralisada (GAMA, 1982).

A carência de carvão e de recursos monetários também afetou a Armada Argentina. No começo de 1915, o ministro Sáenz Valiente lamentou em sua mensagem ao congresso que os recursos não eram suficientes para execução de todos os seus planos de expansão dos arsenais e do Puerto Militar,²³² ainda que os trabalhos neste último para receber os encouraçados foram completados (DESTÉFANI, 1991a). No que se refere ao carvão, os

²²⁶ Relatório do Ministério da Marinha, 1916.

²²⁷ A situação era ainda pior entre os navios mais antigos; entre os mais novos era mais complicada nos cruzadores *Bahia* e nos contratorpedeiros *Pará*. Relatório do Ministério da Marinha, 1915; 1916.

²²⁸ Relatório do Ministério da Marinha, 1919. Similarmente, naquele ano também foi paralisada a construção do monitor *Maranhão* pelo mesmo motivo. Relatório do Ministério da Marinha, 1916.

²²⁹ Um mês após o retorno de Alexandrino já ocorreram os primeiros exercícios, relatados pela diplomacia britânica. Contudo, os navios já tinham problemas nesta época, pois tiveram dificuldades para sair da baía de Guanabara e ir até Ilha Grande. Não obstante, durante estes exercícios foram feitos inclusive disparos com os canhões de 305 mm. Mr. Robinson a Edward Grey, fevereiro 1914. Brazil: Annual Report, 1913. FO 881/10392.

²³⁰ Relatório do Ministério da Marinha, 1915.

²³¹ Relatório do Ministério da Marinha, 1916.

²³² Memoria del Ministerio de Marina, 1915.

estoques acabaram rapidamente e no final daquele ano a própria Armada foi obrigada a enviar três navios auxiliares para os Estados Unidos como forma de garantir seu suprimento (SCHEINA, 1988). Todo processo demandou altos gastos, que agravaram as dificuldades econômicas da corporação, algo que levou o ministro Sáenz Valiente a lamentar, em seu relatório anual aos congressistas, que toda essa situação difícil poderia ter sido contornada caso a marinha tivesse recebido recursos que pedira nos anos pré-guerra. Neste sentido, lembrou que “se quiserem manter a posição que corresponde ao país na América, é preciso manter uma marinha forte, e isso nunca será alcançado se suas necessidades estiverem subordinadas ao critério único do quanto ela custa”.²³³

Apesar das dificuldades, ambas marinhas ainda ressaltavam a necessidade de dar continuidade aos seus programas navais assim que as condições financeiras e políticas melhorassem.²³⁴ Naquele momento, contudo, era preciso acompanhar atentamente ao desenrolar da guerra na Europa, procurando extrair as lições do conflito no que concernia à adequação do material flutuante existente e das últimas inovações tecnológicas antes que fossem retomadas as novas aquisições.²³⁵

Como lembra Black (2009), as marinhas entraram na Grande Guerra como corpos em rápida mudança em termos tecnológicos, ainda que não necessariamente em termos táticos e operacionais. Embates ocorreram entre todas as marinhas beligerantes, porém a guerra no mar foi primariamente travada entre britânicos e alemães. Desde o início do conflito a *Royal Navy* estabeleceu um bloqueio sobre os portos germânicos com o objetivo sufocar a economia inimiga.

Os grandes navios capitais participaram de operações em quase todos os teatros marítimos. Também vivenciaram um intenso processo de desenvolvimento tecnológico, em especial nos sistemas de controle de tiro que permitiram encouraçados e cruzadores de batalha se enfrentarem em distâncias cada vez maiores com seus grandes canhões. Entretanto, as operações que envolviam os dreadnoughts eram levadas com uma cautela extrema, já que o temor de uma derrota catastrófica ou a perda de belonaves simbolicamente tão importantes era superior à iniciativa em obter a vitória. Conforme o uso de minas navais e torpedos aumentou, essa posição se enrijeceu, o que tornou ainda mais raras as ocasiões nos quais os grandes navios puderam ser usados de acordo com a forma em que foram feitos. A esquadra de batalha alemã se negou a sair em combate contra

²³³ Memoria del Ministerio de Marina, 1916, p. 5.

²³⁴ Relatório do Ministério da Marinha, 1916; Memoria del Ministerio de Marina, 1916.

²³⁵ Memoria del Ministerio de Marina, 1915; Relatório do Ministério da Marinha, 1915.

a *Grand Fleet* até meados de 1916, quando deixou seus portos para travar o maior combate da história entre encouraçados na Jutlândia. Apesar de todas expectativas, o combate terminou sem resultados claros, uma vez que a esquadra germânica se manteve relativamente intacta, porém não alterou o controle do mar exercido pelos adversários (GARDINER e BROWN, 1992).

Como as potências relutavam em usar seus navios capitais em combate, não estranha que outras belonaves tivessem mais relevância nas operações navais. Cruzadores e contratorpedeiros foram usados para as mais variadas missões, em todos teatros de guerra, graças à sua grande versatilidade. Contudo, o grande destaque foram duas máquinas de guerra novas: os submarinos e os aviões.

O desenvolvimento dos submarinos foi particularmente intenso durante o conflito e as dúvidas existentes quanto a seu valor militar desapareceram logo nos primeiros meses da guerra. Contudo, estes navios ainda tinham limitações importantes que afetavam sua capacidade de operação, das quais a mais importante era sua baixa velocidade quando navegavam submersos, que efetivamente os impedia de atuar ativamente nas operações com as esquadras e sua pouca autonomia. A tática básica dos submarinos era de “patrulha” em áreas onde se esperava que o inimigo passaria. A belonave se dirigia até o local navegando na superfície, submergindo apenas para atacar ou fugir (KEEGAN, 1990).

Tanto a Alemanha como a Grã-Bretanha se viram compelidas a fabricar um número maior de submarinos, ainda que o foco de ambas marinhas estivesse na ação das esquadras de encouraçados. Os alemães se destacaram neste campo, tanto por avanços tecnológicos – que permitiram construir submarinos maiores e mais velozes, com consequente aumento no seu raio de ação – bem como por desenvolver tipos diferentes dessa embarcação, criados como soluções para alguns problemas estratégicos e táticos que seu país enfrentava (GARDINER e BROWN, 1992).²³⁶

Nos primeiros anos da guerra, o foco dos submarinos alemães eram os navios de guerra de superfície inimigos, dentro da perspectiva da *Kleinkrieg* (pequena guerra), no qual tiveram um sucesso expressivo, suficiente para que Berlim acreditasse que em breve

²³⁶ Os alemães fabricaram pequenos submarinos costeiros para operarem no Canal da Mancha e criaram versões especializadas para lançamento de minas, um passo seguido por britânicos e russos. Também construíram alguns submarinos grandes e desarmados para servirem de navios mercantes. A primeira embarcação deste tipo chegou a atravessar o Atlântico para trazer recursos necessários ao esforço de guerra; após a entrada dos Estados Unidos no conflito, esses vasos foram modificados para receberem canhões médios, criando o conceito de submarino-cruzador, cujo armamento permitia afundar grande número de navios quando operavam na superfície. Os britânicos também se interessaram na fabricação deste tipo de belonave, ainda que com um objetivo diferente: eram desenvolvidos para bombardear defesas litorâneas dos inimigos com certa impunidade (GARDINER e BROWN, 1992).

conseguiria igualar forças com esquadra britânica para travar a esperada batalha decisiva no mar entre os navios capitais (KEEGAN, 1999; BRODIE, 1969).²³⁷ Após Jutlândia, quando ficou claro que os alemães não tinham como desafiar a supremacia naval britânica com seus encouraçados, eles recorreram para uma estratégia alternativa, materializada na guerra irrestrita ao comércio, que realizada principalmente pelos submarinos, marcou toda a segunda metade do conflito e quase conseguiu ter êxito (BLACK, 2009).

A campanha mostrou resultados extraordinários logo de cara: centenas de embarcações foram afundadas mensalmente ao custo de poucos *U-boots* destruídos. Diante deste cenário devastador, os britânicos e aliados buscaram adotar contramedidas, incluindo novas tecnologias. Um dos meios mais eficientes para minimizar os danos dos submarinos foi adotar o antigo sistema de comboios, ainda que essa decisão acabasse fosse inicialmente polêmica na Grã-Bretanha. A ideia por trás deles é bastante simples: junta-se grande número de barcos mercantes para navegarem em conjunto, o que diminui as chances dos submarinos em encontrarem alvos e se posicionarem corretamente para ataca-los. O comboio podia também ser acompanhado por alguns navios de guerra, preparados para atacar qualquer adversário que encontrassem. Ao adotar esse sistema, as perdas aliadas foram reduzidas dramaticamente (KEEGAN, 1990; BLACK, 2009).

Os comboios foram uma resposta simples e altamente eficaz para lidar com a ameaça submarina, porém existiam outras dificuldades. Era necessário localizar e afundar esses barcos, uma missão que se tornava consideravelmente mais complicada quando estavam submersos. Ainda no início da guerra surgiram os primeiros modelos de hidrofones, um dispositivo que permitia detectar a presença de submarinos a partir do som emitido por seus motores. Ao final do conflito, os britânicos desenvolveram um novo equipamento conhecido como *asdic*, que no restante do mundo seria chamado de sonar, que permitia detectar e localizar com certa precisão os submarinos submersos por meio de ondas ultrassônicas, dando meios para os navios de superfície os caçarem seus oponentes abaixo da água (GARDINER e BROWN, 1992).

Atacar os submarinos submersos apresentava outros problemas. O método mais primitivo era a antiga tática de abalroamento, no qual o navio de superfície deliberadamente colidia com o submarino quando este navegava numa profundidade de periscópio, mas era um processo pouco satisfatório. O uso de minas navais, que foram

²³⁷ Por causa de afundamentos provocados por minas e torpedeamentos, bem como a necessidade britânica de dispersar parte de sua frota para assegurar a defesa de seu império global, a razão de dreadnoughts britânicos para alemães no Mar do Norte caiu, entre agosto e novembro de 1915, de 20:13 para 17:15, enquanto a de cruzadores de batalha chegou a 5:4 (KEEGAN, 1999).

empregadas pela primeira vez em massa, também ofereceu respostas mais efetivas no início do conflito, porém era uma arma passiva e seu sucesso dependia de uma certa margem de sorte. O primeiro armamento propriamente antissubmarino foram as cargas de profundidade, basicamente bombas lançadas pelos navios de superfície que explodiam numa profundidade pré-determinada e que foram usadas a partir de 1916. No final da guerra, estas armas foram adaptadas para o uso em pequenos morteiros, que permitiram dispará-las em várias direções (GARDINER e BROWN, 1992).

Além de novos equipamentos, a guerra antissubmarino também influenciou alterações nos próprios tipos de navios construídos. Desde o início da guerra, os contratorpedeiros se mostraram navios excepcionais, mesmo aqueles obsoletos. Por sua versatilidade, velocidade, agilidade e tamanho, essas embarcações se provaram ótimas escoltas antissubmarino; além disso, foram usadas também como bons lançadores de minas. A experiência do conflito levou à fabricação de grandes números de contratorpedeiros (inclusive através de métodos de pré-fabricação, nos quais os *flush-deckers* norte-americanos eram o melhor exemplo), bem como incentivou um aumento tanto no tamanho e quantidade de seus armamentos (GARDINER e BROWN, 1992).

Os contratorpedeiros eram considerados os navios antissubmarino ideais, porém era necessário um número de unidades muito elevado. Diante deste cenário, outros modelos de embarcações especializadas foram desenvolvidos, criando-se barcos mais simples e baratos, qualidades essenciais para sua produção em escala industrial. Inicialmente se buscou a construção de contratorpedeiros menores, um pouco mais lentos e com menor quantidade de armamento, capazes de servir tanto para lidar com submarinos como com minas navais. Para nomear esse novo tipo de navio, materializado na classe britânica *Flower*, retomou-se o antigo nome dos menores vasos de guerra daquele país no período pré-industrial: *sloop* (GARDINER e BROWN, 1992).²³⁸

Apesar do sucesso desta nova embarcação, a demanda por novas escoltas antissubmarino continuou elevada, o que incentivou a construção de barcos ainda menores, capazes de proteger áreas costeiras e rápidas o suficiente para atacar qualquer adversário avistado. O resultado foi o desenvolvimento dos caça-submarinos (*sub-chasers*), que basicamente eram lanchas grandes com armamento especializado. Um número significativo destas unidades foi construído nos Estados Unidos como resposta imediata às suas necessidades quando entraram na guerra, criando uma experiência neste tipo de

²³⁸ Em outros países, esse mesmo tipo de navio ganhou nomes como “navio de patrulha” e “escolta”. O nome adotado tanto pela marinha francesa como pela portuguesa e brasileira foi de aviso.

desenho de belonave que seria repetido em conflitos posteriores. Outras medidas tomadas foram a criação de belonaves disfarçadas de mercantes, os *Q-ships*, bem como a ideia de empregar submarinos para atacar seus similares, caçando seus oponentes nas profundezas usando seus torpedos. Entretanto, os limites da tecnologia de então virtualmente impediam que estes navios pudessem ser usados eficientemente nesta função (GARDINER e BROWN, 1992).

Por fim, a última grande novidade na guerra no mar foi o uso dos aviões. Desde sua invenção, este veículo foi concebido como um instrumento de grande utilidade para fins militares, especialmente no campo recolher informações sobre os campos de batalha bem como descobrir as posições inimigas, função que realizaria tanto sobre a água ou a terra (KEEGAN, 1990).

Todavia, em razão da dimensão dos oceanos, o uso dos primeiros aviões estava limitado apenas às regiões costeiras. Para efetivamente integrar o novo veículo em suas esquadras, as marinhas precisavam resolver três questões fundamentais: 1) fazer os aviões decolarem no mar; 2) tornar possível que eles retornem e pousem neste meio; 3) conseguir manter operações contínuas ou repetidas. A resposta para as duas primeiras questões surgiu relativamente cedo, na forma dos hidroaviões, cuja decolagem e pouso ocorreria na água, para depois serem recolhidos para um navio. Tal processo implicava numa parada momentânea da frota em movimentação, representando um problema do ponto de vista militar. A solução seria realizar a decolagem e pouso dos aviões a partir de uma plataforma em um navio. Em 1910, mesmo ano da invenção do primeiro hidroavião, uma aeronave conseguiu o feito inédito de decolar da proa do cruzador norte-americano *Birmingham*. Alguns anos depois, os britânicos, num procedimento experimental, converteram o cruzador *Hermes* num navio específico para a operação de hidroaviões, algo visto como um meio de responder os desenvolvimentos da marinha alemã com zepelins. Quando a guerra estourou, o Almirantado iniciou de imediato a conversão de um navio mercante, o *Ark Royal*, para transforma-lo num porta-hidroaviões, seguido por uma medida semelhante com quatro navios de passageiros (KEEGAN, 1990).

Desde o início do conflito, os aviões e hidroaviões foram usados para realizar reconhecimento e localizar embarcações e/ou frotas inimigas. Neste papel, estes pequenos e frágeis veículos eram muito superiores a qualquer navio e logo se tornaram essenciais

tanto para as operações de esquadras²³⁹ como para funções antissubmarino.²⁴⁰ As aeronaves também eram usadas como observadores para corrigir os disparos de artilharia, aumentando a precisão dos grandes canhões navais (KEEGAN, 1990; BRODIE, 1969). Graças à estas qualidades, alguns cruzadores foram modificados para receber aviões e suas plataformas de lançamento – catapultas –, aumentando dramaticamente sua capacidade em missões de reconhecimento (GARDINER e BROWN, 1992).

Finalmente, os aviões foram usados também para atacar navios de guerra. Essa função era vislumbrada mesmo antes da invenção dos primeiros veículos pelos entusiastas do poder aéreo. A marinha britânica, assim como em outros aspectos da aviação naval, foi pioneira: em 1912, conduziu os primeiros exercícios para lançar bombas no mar; no ano seguinte, o capitão Murray Sueter previu que o futuro estava na adoção de aeronaves capazes de usar torpedos. Dessa maneira, o avião passou a se tornar uma potente arma ofensiva na guerra naval, porém era preciso desenvolver tipos de navios nos quais eles poderiam operar com segurança e regularidade necessária para se integrarem com a frota de batalha. Nesta função os porta-hidroaviões não eram a resposta. Era necessário um navio que funcionasse como uma plataforma na qual os aviões poderiam decolar e pousar, como um aeródromo em terra. Em 1917, os britânicos iniciaram a reconstrução do *Argus*, um antigo porta-hidroaviões, para ser capaz de operar aviões com rodas. O trabalho ficou pronto apenas algumas semanas antes do Armistício, em outubro do ano seguinte, resultando na criação do primeiro porta-aviões (ou navio aeródromo) da história, equipado com caças e aviões torpedeiros (KEEGAN, 1990).

A incorporação desse novo tipo de navio foi um marco importante na história marítima. O desenvolvimento da aviação naval durante o conflito teve um impacto imediato em todos os tipos de belonaves, dos grandes encouraçados aos menores navios de guerra, que precisaram se modernizar com armamento antiaéreo (GARDINER e BROWN, 1992). É preciso ressaltar que apesar dessa mudança revolucionária, esses primeiros aviões ainda tinham limitações significativas que os impediam de desafiar o

²³⁹ Um bom exemplo é o fato de que a primeira unidade britânica a localizar a frota alemã na Jutlândia foi um hidroavião, ainda que ele não conseguiu avisar o restante da frota e assim não tivesse efeitos práticos sobre o desfecho da batalha (KEEGAN, 1990).

²⁴⁰ Brodie (1969) lembra que os submarinos são mais visíveis em várias maneiras para os aviões do que para os navios de superfície. Aqui, os elementos chave eram a velocidade no qual as aeronaves podiam cobrir uma área significativa e a sua capacidade de observação aérea. Caso esses navios estivessem navegando na superfície ou numa pequena profundidade, podiam ser facilmente vistos; mesmo se estivessem navegando submergidos, podiam ser observados como sombras no mar. De fato, a adoção da patrulha aérea em áreas infestadas por submarinos alemães permitiu uma redução marcante da atividade dessas belonaves, tanto em ataques contra mercantes como no lançamento de minas.

domínio dos navios de superfície. Como eram veículos simples e frágeis, as aeronaves tinham baixa velocidade, pouca precisão no lançamento de seu armamento que também era carregado em quantidades pequenas, nem sempre suficiente para penetrar a blindagem dos maiores navios (BRODIE, 1969).

As marinhas sul-americanas, como se pode imaginar, não acompanharam o acelerado progresso tecnológico ocorrido durante a guerra, em razão de sua condição de dependência da indústria estrangeira. Desta maneira, à despeito de suas recentes aquisições, as esquadras argentina e brasileira logo se mostraram precocemente obsoletas, algo que era agravado pelas dificuldades econômicas derivadas do conflito e da condição de seus navios, que careciam de manutenção adequada tanto pela ausência de infraestrutura apropriada como de sobressalentes. Neste cenário tenebroso, elas tinham que estar preparadas para defender a neutralidade de seus países, declaradas pelos presidentes Wenceslau Braz e Victorino de la Plaza, este último elevado ao cargo após Roque Sáenz Peña falecer em meados de 1914.

Algumas batalhas entre britânicos e alemães foram travadas em águas sul-americanas no início do conflito,²⁴¹ porém a principal preocupação na região era com o ataque ao comércio marítimo. Brasil e Argentina tinham as maiores frotas mercantes do subcontinente, que em fevereiro de 1914 contavam, respectivamente, com 403 e 233 vapores (GAMA, 1982).²⁴² Além desses, com o início do conflito houve a internação em portos brasileiros de 44 mercantes alemães e 2 austro-húngaros (DARÓZ, 2016), enquanto nos argentinos houve um número bem menor, de apenas 3 navios germânicos.²⁴³ A principal ameaça eram os navios corsários de superfície alemães que operavam no Atlântico Sul, uma vez que os submarinos daquele momento não tinham capacidade de operar em águas tão longínquas de suas bases (GAMA, 1982). Durante os primeiros anos da guerra não ocorreu nenhum incidente muito sério envolvendo os sul-americanos, mesmo durante a primeira fase da guerra ao comércio realizada pelos *U-boots* em 1915.²⁴⁴

O ano de 1916 trouxe mudanças substanciais que impactaram o posicionamento dos dois países perante o conflito como também as diretrizes de suas modernizações navais. Em abril as eleições presidenciais na Argentina, as primeiras após a reforma

²⁴¹ A principal delas foi a Batalha das Ilhas Malvinas/Falklands, em dezembro de 1914, cuja vitória britânica efetivamente garantiu o controle dos oceanos aos Aliados (KEEGAN, 1999).

²⁴² Em toneladas brutas, o valor era respectivamente 321.490 e 171.302 toneladas (GAMA, 1982).

²⁴³ Memoria del Ministerio de Marina, 1915.

²⁴⁴ O único incidente mais sério envolvendo os sul-americanos foi a captura, em novembro de 1915, do vapor argentino *Presidente Mitre* por um cruzador britânico enquanto navegava próximo da foz do rio da Prata, em águas argentinas. O navio foi levado até Montevideu antes de ser liberado (SCHEINA, 1988).

eleitoral, deram vitória para Hipólito Yrigoyen da UCR. A ascensão deste líder marcou uma ruptura histórica no quadro político argentino, até então caracterizado pelo predomínio oligárquico do PAN. O novo presidente contava com a simpatia de setores militares, em especial dos quadros médios e inferiores do exército (SCENNA, 1980), mas sua identificação com grupos populares gerava receios em meio à elite argentina, que se ressentia de perder o controle do processo político. Essa posição se refletiu também em outros setores militares, em especial com a oficialidade no topo da hierarquia e com a Armada, mais conservadores. De fato, após a vitória de Yrigoyen, houve rumores de que a marinha se oporia à ascensão do governo radical (ROUQUIÉ, 1982).

A posição de estrita neutralidade do presidente, contudo, agradou aos militares e as relações entre eles foram bastante estáveis durante a guerra, apesar de pequenos incidentes. As forças armadas não foram uma preocupação importante para Yrigoyen, que nunca definiu uma política de defesa nacional própria, cujas diretrizes improvisadas eram imbuídas de um sentimento de pacifismo (ROUQUIÉ, 1982). Talvez por estas razões e contrariando a prática tradicional, o presidente nomeou dois civis para as pastas militares, Elpidio González para a guerra e Federico Álvarez de Toledo para a marinha. Essas escolhas, em especial a primeira, criaram uma insatisfação entre as casernas, porém os militares mantiveram uma posição de estrito profissionalismo e aceitaram tal decisão (SCENNA, 1980).

A ascensão do novo presidente e de um civil à frente do ministério não provocou alterações radicais nos planos de modernização da Armada, que, contudo, ainda esperava o fim da guerra para que se tirassem as suas lições. De qualquer maneira, Álvarez de Toledo deu ênfase especial para a aquisição de submarinos, vistos como excelentes meios para fins ofensivos e defensivos, bem como a organização de um serviço aeronaval (DELAMER et al, 2011; MONTENEGRO, 2002).

No que se refere aos barcos, o ministro ressaltou que a Argentina era a única potência naval sul-americana que não dispunha desses barcos, o que colocava o país em desvantagem no cenário regional.²⁴⁵ Assim, apontou a necessidade de se obter alguns submarinos o mais rapidamente possível, que nem precisavam ser do modelo mais

²⁴⁵ Depois de Peru e Brasil, o Chile foi o terceiro sul-americano a possuir esses navios. Em 1910 encomendou duas unidades tipo *Holland* na Electric Boat Company, porém acabaram revendidas para o Canadá pouco antes do início da guerra. Em 1917 a Grã-Bretanha decidiu pagar parte do valor da requisição dos encouraçados *Almirante Latorre* e contratorpedeiros *Almirante Williams*, que estavam sendo construídos no país e foram incorporados pela *Royal Navy* durante o conflito, com a cessão de cinco submarinos tipo *Holland* (uma sexta unidade foi comprada pouco depois), navios que foram encomendados por Londres nos Estados Unidos, para os chilenos (SCHEINA, 1988; GRAY, 1985).

avançado. A posse de unidades pequenas e obsoletas permitiria o treinamento de pessoal especializado nesta arma, garantindo que após o conflito os argentinos estariam preparados para sua operação, quando finalmente comprariam navios modernos à preços muito baixos que estivessem sendo desmobilizados.²⁴⁶ Essa posição, contudo, não era consensual, já que o adido naval brasileiro na Argentina relatou, em 1915, que falava-se numa possível encomenda de seis submarinos de 1,2 mil toneladas nos Estados Unidos, pagos com os recursos obtidos com a requisição dos contratorpedeiros na Alemanha e França (VASCONCELLOS, 1915).

Em relação à aviação naval, Álvarez de Toledo deu continuidade aos esforços esparsos realizados por entusiastas do poder aéreo. Em 1912, um ex-oficial da Armada, Jorge Newbery, conseguiu obter autorização governamental para fundar a *Escuela de Aviación Militar*, destinada a ensinar a preparar pilotos do exército e marinha. Apesar desta medida, não se avançou muito neste assunto nos anos seguintes. No começo de 1914 alguns oficiais foram enviados pela comissão naval na Europa para visitar fábricas de aviões (DESTÉFANI, 1991a), porém o início das hostilidades no continente efetivamente barrou qualquer avanço mais significativo. No começo de 1917 Álvarez de Toledo informou que a Armada contava com apenas 2-3 pilotos habilitados e material insignificante. O ministro dava os primeiros passos para organização de um corpo aéreo para a força, tendo obtido, pela primeira vez, recursos específicos para esse serviço.²⁴⁷

Apesar disso, existiam grandes dificuldades para realizar novas aquisições de belonaves ou material para aviação, bem como uma carência crônica de carvão por causa do conflito europeu. Com a entrada dos Estados Unidos na guerra, em 1917, a situação argentina neste ponto agravou-se e o país chegou a importar carvão chileno, de menor qualidade, para manter seus navios em funcionamento (SCHEINA, 1988). Neste cenário difícil, que mostrava de modo muito claro os custos da dependência do exterior, surgiu um sentimento entre militares e governantes da necessidade de desenvolver uma estrutura industrial adequada às necessidades de defesa nacional. Yrigoyen, que não tinha nenhuma consciência industrialista, considerou este desenvolvimento como uma medida paliativa para este período de aguda escassez, porém outros setores, civis e militares, viam a questão em ótica distinta (ROUQUIÉ, 1982).

Álvarez de Toledo foi um representante desta segunda linha, apontando no começo de 1917 que era necessário aproveitar-se da crise provocada pela guerra para estimular e

²⁴⁶ Memoria del Ministerio de Marina, 1917.

²⁴⁷ Memoria del Ministerio de Marina, 1917.

desenvolver a indústria. Com isso, ele pretendia reduzir a dependência da esquadra do estrangeiro e permitir que ela funcionasse normalmente em períodos de dificuldade. Uma de suas preocupações principais neste tema era a criação de oficinas para produção de munições e reparos nos canhões navais, bem como o desenvolvimento da indústria do petróleo, vista como um combustível alternativo que permitisse fugir da dependência do carvão importado.²⁴⁸

É interessante notar que a Armada esteve diretamente envolvida nesta atividade. Em 1907 teve início a exploração de petróleo na região de Comodoro Rivadavia, na Patagônia, que em poucos anos viu um crescimento substancial em sua produção. A marinha se rapidamente pela atividade e fez os primeiros testes usando óleo combustível em 1908 com um de seus vapores (ARGUINDEGUY e RODRÍGUEZ, 1995). As aquisições feitas a partir do programa naval de 1908 foram estímulos adicionais, pois tanto os encouraçados como os contratorpedeiros eram preparados para consumir uma mistura de combustível líquido e carvão.²⁴⁹ Durante a gestão Sáenz Valiente, a marinha assumiu o controle de várias etapas da produção petrolífera, incluindo a distribuição, transporte e mesmo o refino; em 1913 ele adquiriu o primeiro navio-tanque argentino, que chegou ao país no ano seguinte. No começo de 1917 a Armada, que então já era o principal consumidor do produto, inaugurou sua própria refinaria de petróleo no arsenal de Río Santiago (ARGUINDEGUY e RODRÍGUEZ, 1995); pouco depois, iniciou uma reforma em seus encouraçados para que utilizassem apenas combustível óleo.²⁵⁰

As restrições impostas pela guerra no comércio internacional acabaram gerando alguns efeitos positivos que favoreceram a indústria na Argentina e Brasil (FAUSTO e DEVOTO, 2004). Assim como no primeiro país, a Marinha brasileira também retomou algumas ideias da necessidade de uma base industrial para a manutenção de uma esquadra moderna. Durante a guerra, ela dependeu da produção de munição e acessórios da Fábrica de Piquete, controlada pelo Exército, porém a principal ênfase era no retorno da construção naval em território nacional. O chefe do Estado Maior, almirante Estêvão Adelino Martins, colocava essa questão como primordial, pois não só protegeria o país de imprevistos da guerra como também auxiliaria a execução de futuros programas navais. Ele entendia que o apoio governamental era essencial para o desenvolvimento do setor, contudo se mostrava

²⁴⁸ Memoria del Ministerio de Marina, 1917.

²⁴⁹ Memoria del Ministerio de Marina, 1917.

²⁵⁰ Memoria del Ministerio de Marina, 1918.

contrário à criação de estaleiros estatais, preferindo que atividade ficasse na iniciativa particular (GAMA, 1982).

Para Alexandrino, a corporação podia incentivar o desenvolvimento industrial do país, em especial a partir do setor da metalurgia, que por sua vez seria a base para a retomada da construção naval brasileira.²⁵¹ No que tange a questão do combustível, ele apontava para a necessidade de apoiar a exploração de carvão – cabe lembrar que todos os navios brasileiros queimavam apenas esse material (GAMA, 1982). Desta maneira, o ministro vislumbrava que seria possível garantir a defesa do país com meios próprios, concluindo que “a integridade do Brasil, seu desenvolvimento e progresso, como país de largas fronteiras, repousam principalmente sobre a Marinha; e a Marinha para garanti-los, repousa especialmente em nossa capacidade industrial”.²⁵²

A guerra também serviu de forte incentivo para o desenvolvimento no Brasil das forças submarinas e da aviação naval, como reconheceu Alexandrino. Para o ministro,

Os submarinos, como os hidroplanos, são armas de guerra cuja eficácia se suspeitou, mas que tiveram plena confirmação na campanha atual. Os primeiros (...) já hoje constituem elemento indispensável na organização das esquadras de que fazem parte integrante. Os segundos têm aqui especial referência porque são elementos auxiliares quer na exploração dos movimentos do inimigo, quer no ataque às forças oponentes²⁵³

O país foi um pioneiro sul-americano nesses campos, organizando estes corpos antes dos argentinos. Logo após os três submarinos da classe *F* chegarem ao país em 1914 foi criada a Direção dos Serviços de Submersíveis e Aviação, sob comando do capitão Perry, bem como a respectiva escola para este serviço (SOUZA, 1986). Essa medida, contudo, não criou efetivamente a aviação naval brasileira, uma vez que o início da guerra inviabilizou o desejo do ministro Alexandrino de adquirir aviões franceses Farman (DARÓZ, 2016).

Apesar do contratempo, a Marinha foi pioneira na aviação militar brasileira. Seus primeiros esforços remontam à 1911, quando a força enviou um oficial para a escola da Farman para estudar sobre o tema e obter seu primeiro brevê. O interesse da corporação no assunto cresceu ainda naquele ano, quando os italianos usaram, pela primeira vez na história, aviões para missões de reconhecimento e bombardeio na guerra contra o Império Otomano pela Líbia (DARÓZ, 2016; KEEGAN, 1990). Nos anos seguintes, vários oficiais navais foram matriculados na Escola Brasileira de Aviação, criada por dois italianos, mas

²⁵¹ Alexandrino afirmou ainda que, durante sua última passagem no ministério, tinha planejado apoiar a construção naval com a encomenda dos monitores em 1910, que serviria como primeiro passo para reorganização dessa indústria no país. Relatório do Ministério da Marinha, 1918.

²⁵² Relatório do Ministério da Marinha, 1918, p. 26.

²⁵³ Relatório do Ministério da Marinha, 1918, p. 7.

o treinamento acabou interrompido com o fechamento daquela instituição. Apenas em agosto de 1916 a aviação naval foi efetivamente criada por Alexandrino, ao instituir a Escola de Aviação da Marinha, cujo primeiro diretor foi o capitão Protógenes Pereira Guimarães. O material existente resumia-se a três pequenos hidroplanos Curtiss, de fabricação norte-americana (DARÓZ, 2016; QUEIROZ, 1991). É interessante destacar que o Brasil foi um dos primeiros países no mundo a estabelecer seu próprio serviço aeronaval (ENGLISH, 1984).

De qualquer maneira, em maio de 1916 ocorreu o primeiro afundamento de um navio mercante brasileiro por *U-boots*, o *Rio Branco*, algo que fortaleceu a posição pró-Aliados do país (SCHEINA, 1988). Naquele mesmo mês, tendo em vista a atuação de corsários alemães em águas sul-americanas, a Marinha ocupou a ilha de Trindade com o objetivo de evitar que fosse usada como ponto de apoio para as operações germânicas na região (GAMA, 1982).²⁵⁴

No começo de 1917 os alemães retomaram a campanha submarina irrestrita contra o comércio aliado, numa última tentativa de virar a maré da guerra no mar que visava sufocar a Grã-Bretanha.²⁵⁵ Essa decisão colocou as frotas mercantes sul-americanas no alvo dos *U-boots*, em especial a brasileira, substancialmente mais numerosa que a argentina (SCHEINA, 1988). Entre abril e maio são afundados novos mercantes brasileiros, o que levou o Rio de Janeiro a romper as relações diplomáticas com Berlim, confiscar os navios alemães que estavam em seus portos, bem como revogar a neutralidade no conflito, ainda que não assumisse a posição de beligerante (DARÓZ, 2016).²⁵⁶ Os argentinos também sofreram sua primeira perda de um mercante nesta época, o *Monte Protegido*, vítima de um *U-boot*, em abril (DESTÉFANI, 1991a).

Foi justamente neste mês que os Estados Unidos formalizam sua entrada na guerra. Em maio, Washington anunciou o envio de uma divisão de cruzadores-couraçados para águas sul-americanas sob comando do almirante William Caperton. Essa missão tinha fins mais políticos do que propriamente militares, já que sua função principal era impressionar

²⁵⁴ A ilha e águas próximas foram usadas pelos corsários de superfície, que inclusive afundaram vapores na região (GAMA, 1982). Em 1914, por exemplo, foi neste local onde a canhoneira *Eber* transferiu seu armamento e grande parte de sua tripulação para o mercante convertido em corsário *Cap Trafalgar* (DARÓZ, 2016).

²⁵⁵ Antes desta campanha, oficialmente iniciada em fevereiro de 1917, os alemães também fizeram guerra submarina irrestrita ao comércio aliado na primeira metade de 1915, que acabou revogada após o afundamento do navio de passageiros *Lusitania*, um incidente que quase colocou os Estados Unidos no conflito prematuramente (KEEGAN, 1999).

²⁵⁶ Ao assumir essa ambígua posição de nem neutro, nem beligerante, o Brasil ganhou as vantagens de poder armar seus mercantes e garantir que fossem protegidos pelos comboios aliados (SCHEINA, 1988).

os países da região, convencendo-os a apoiar a causa Aliada e expandir a influência norte-americana (HEALY, 1978). Essa exemplar ação de diplomacia naval buscava consolidar a posição dos Estados Unidos no subcontinente, que então disputavam com a Grã-Bretanha em importância econômica e política na América Latina (BETHELL, 1989). Desta maneira, é bastante simbólico a observação de Scheina (1988, p. 91), de que “os belos cruzadores-couraçados e elegantes casacos azuis americanos contrastaram com as desgastadas belonaves britânicas e marinheiros reais exaustos de suas patrulhas que frequentavam os portos brasileiros”. A força de Caperton chegou ao Brasil em junho, onde foi recebida em festa e foi vista como um sinal de apoio ao Rio de Janeiro contra Buenos Aires; depois de uma estadia na capital, seguiu rumo ao Uruguai e Argentina, onde chegou no mês seguinte, porém sem gerar o apoio esperado entre os portenhos. Após essa viagem, Caperton ficou quase todo o restante da guerra em águas brasileiras, onde buscou influenciar a política naval e dar continuidade à sua missão (HEALY, 1978).

Com o afundamento do quarto mercante brasileiro, o *Macau*, em outubro, ocorreram novas manifestações favoráveis à entrada do país no conflito; no dia 26 daquele mês o presidente reconheceu oficialmente que o Brasil estava em estado de guerra com a Alemanha Imperial (DARÓZ, 2016). A Argentina manteve-se em posição de estrita neutralidade, mesmo depois do afundamento de mais dois mercantes do país e do incidente diplomático com o ministro alemão em Buenos Aires, Karl von Luxburg.²⁵⁷ Yrigoyen insistia nesta posição porque estava disposto a aproveitar as oportunidades econômicas e políticas derivadas dela, ao qual procurou dar inclusive um âmbito hispano-americano.²⁵⁸ A postura do presidente contrastava com as grandes divergências existentes na sociedade e no próprio governo.²⁵⁹ O congresso chegou a aprovar o rompimento de relações com as Potências Centrais, porém Yrigoyen recusou-se a implementar esta decisão (PARADISO, 2005). As forças armadas também se dividiram: enquanto o exército, que foi germanizado

²⁵⁷ O diplomata alemão enviou uma série de despachos secretos à Berlim no qual forneceu os dados referentes à movimentação de mercantes argentinos, sugerindo seu afundamento, bem como insultou o chanceler Honório Pueyrredón de “notório imbecil”. Essas mensagens foram interceptadas e divulgadas pelos Estados Unidos; o chanceler argentino acabou convocado por duas vezes para dar explicações no congresso (PARADISO, 2005; BANDEIRA, 2010, p. 135). Em outras mensagens, nas quais se referia ao Brasil e que também acabaram divulgadas pelos norte-americanos, Luxburg sugeriu o envio de uma flotilha de submarinos, afirmando que a situação poderia ser salva porque os brasileiros “sob uma fina camada são índios”, bem como apontava como seus principais objetivos políticos na região eram a manutenção da neutralidade argentina e a reorganização do sul do Brasil, local onde existia uma substancial comunidade teuto-brasileira (SCHEINA, 1988, p. 94).

²⁵⁸ Em maio, Yrigoyen anunciou uma reunião hispano-americana, no qual obteve a participação de 16 países da região, para reafirmar uma neutralidade comum perante o conflito (BANDEIRA, 2010).

²⁵⁹ A própria UCR de Yrigoyen se dividiu na questão, com o presidente liderando a corrente pró-neutralidade e o ministro argentino em Paris, Marcelo Torcuato Alvear, apoiando a entrada do país na guerra para que conservasse sua posição de líder na América Latina e participasse das conversas de paz (PARADISO, 2005).

nas grandes reformas implementadas na presidência Roca, defendia a neutralidade, a Armada era decisivamente pró-Aliados (FAUSTO e DEVOTO, 2004).

Após a entrada na guerra, a Marinha brasileira ainda enfrentava substanciais dificuldades em organizar a defesa do país. A esquadra continuava em péssimas condições, com problemas crônicos no maquinário dos navios, que não eram muito confiáveis e não atingiam nem perto da velocidade para que foram projetados. Os sistemas de tiro estavam obsoletos e o país não dispunha de equipamentos ou armamentos apropriados para guerra antissubmarino (SCHEINA, 1988; GAMA, 1982).

Frente a este cenário tenebroso, era evidente que a esquadra brasileira precisava se modernizar e para isso necessitava de auxílio dos Aliados. Neste ponto, a rivalidade anglo-americana, que se replicava em outros lugares na América do Sul,²⁶⁰ tinha considerável importância, no qual disputavam pela influência no Brasil e a Marinha era vista como um elemento chave nesta questão. Os britânicos tinham como vantagens o fato de serem comandantes em chefe dos Aliados nas operações marítimas, terem uma marinha de imenso prestígio e tivessem construído a maioria das embarcações brasileiras. Os norte-americanos, por sua vez, tentavam assegurar sua liderança hemisférica e para isso se aproveitavam das boas relações existentes entre os dois países (HEALY, 1978).

Logo após a entrada do Brasil na guerra, chegaram ao país cinco instrutores britânicos, a maioria especializada em artilharia, para ajudar a preparação da esquadra brasileira (SCHEINA, 1988). Esta decisão preocupou o embaixador norte-americano no Rio de Janeiro, Edwin Morgan. Em novembro, ele escreveu ao departamento de estado informando que a vinda desta pequena missão

não somente asseguraria a construção, em estaleiros britânicos, das novas unidades para a Marinha brasileira como também tornaria impossível para a Bethlehem Steel Company e corporações americanas similares garantir os contratos por arsenais, estaleiros e de defesa costeira. Nossos fabricantes de material militar ficaram totalmente fora e as esperanças que eles tiveram por algum tempo para obter contratos no Brasil teriam que ser abandonados.²⁶¹

No mês seguinte, foi a vez de Caperton alertar a secretaria da marinha de seu país, ressaltando a importância, tanto em termos políticos e econômicos, de enviar também uma missão norte-americana para o Brasil. Os pedidos renderam frutos e os brasileiros pediram auxílio; em março de 1918 vieram cinco oficiais daquele país, dois para servirem na Escola Naval de Guerra e três para instruírem sobre o sistema de tiro (HEALY, 1978; SCHEINA,

²⁶⁰ Na Argentina, por exemplo, pouco após a visita do esquadrão de Caperton, os britânicos enviaram o cruzador Glasgow para Buenos Aires como forma de contrabalançar a impressão causada pelo almirante norte-americano (ESCUDE e CISNEROS, 2000).

²⁶¹ Citado em Healy, 1978, p. 314.

1988). A vinda dos estrangeiros coincidiu com o envio de oficiais e pilotos da recém-criada aviação naval para o exterior. Grã-Bretanha, Estados Unidos e Itália se ofereceram para receber os brasileiros, que foram em algumas levadas a partir de 1918 para estagiar nestes países (DARÓZ, 2016; GAMA, 1982). Por fim, alguns oficiais especializados em artilharia também fizeram estágio na *US Navy*, onde embarcaram em algumas das embarcações daquele país (VIDIGAL, 1985).

Além do aperfeiçoamento do pessoal, era também preciso preparar o material. A partir da entrada do país na guerra, foram adquiridos vários aviões, sobressalentes, munições e armamentos, em especial minas navais. Para manejar estas armas, a Marinha converteu um mercante e dois rebocadores em navios-mineiros, respectivamente o *Carlos Gomes*, *Tenente Maria do Couto* e *Jaguarão*. Para o combate aos submarinos inimigos, foram encomendadas bombas de profundidade Marques de Azevedo, desenhadas por um capitão brasileiro com este nome, construídas pela casa Lambert (GAMA, 1982). Numa de suas primeiras ações militares após entrar no conflito, a Marinha ordenou o confisco da canhoneira alemã *Eber*, que estava sem seu armamento e internada em Salvador desde 1914. A tripulação do navio, contudo, afundou-o propositalmente antes que pudesse ser tomado pelos brasileiros (DARÓZ, 2016).

A conversão de alguns mercantes em navios auxiliares visava fortalecer a frota brasileira, mas essas adições representavam muito pouco em termos de uma força de combate. Após o Brasil romper seu estado de neutralidade, o almirante Alexandrino foi ao Congresso, onde expôs com grande franqueza a difícil situação da Marinha e a necessidade imediata de modernizar a esquadra. Na sua avaliação, corroborada pelo Conselho do Almirantado, a primeira medida a ser tomada era obter novas unidades para finalmente completar o programa naval de 1906. Neste sentido, propunha a aquisição de um cruzador *scout* de 4,5 mil toneladas, cinco contratorpedeiros de 1,2 mil toneladas e cinco submarinos de mil toneladas, além do terceiro encouraçado cuja incorporação foi postergada pelo início da guerra. Alexandrino ainda apontou a necessidade de obter 55 aviões e hidroaviões para a aviação naval, bem como seriam necessárias outras embarcações ao final do conflito. Assim, seria possível avaliar as lições da guerra, bem como as condições financeiras e marítimas do Brasil, que indicariam a quantidade de *cruzadores-*

couraçados,²⁶² *scouts*, contratorpedeiros, submarinos, navios-mineiros e transportes necessários para a defesa do país.²⁶³

Apesar do declarado interesse por novas unidades, a questão de obtê-los neste momento era bastante problemática, não só por causa dos limitados recursos que o país possuía como também pelo fato de que os estaleiros estrangeiros estavam mobilizados para fornecer belonaves para suas próprias nações em guerra. Para Alexandrino, a solução estava na negociação com os Aliados, buscando a transferência por venda/cessão de unidades prontas com características similares dos navios previstos pelo programa ou de um acordo para que fossem construídas belonaves prontas de acordo com as circunstâncias.²⁶⁴

Uma possibilidade foi proposta pelo ex-ministro da Fazenda, João Pandiá Calógeras, que desenvolveu um estudo confidencial a pedido do ex-presidente Rodrigues Alves, candidato à sucessão de Wenceslau nas próximas eleições. O plano Calógeras, como ficou conhecido, previa uma participação brasileira mais efetiva na guerra, incluindo o envio de uma divisão expedicionária para a França e o emprego de grande parte da esquadra brasileira em mares europeus. Segundo seu autor, essas forças poderiam ser financiadas com empréstimos norte-americanos ou britânicos que seriam cobrados das indenizações pagas pelas Potências Centrais após sua derrota. Desta maneira, Calógeras vislumbrava obter recursos para não só custear todas as operações navais durante o conflito como também serviriam de investimento na própria Marinha, garantindo a modernização da frota e a construção de bases e arsenais necessários no Rio de Janeiro, Belém, Recife e Ilha de Santa Catarina (Florianópolis) (CALÓGERAS, 1938).²⁶⁵ O plano acabou não sendo colocado em prática, tanto por causa dos rumos da guerra como também pelas circunstâncias políticas no Brasil (McCANN, 2009) e só se tornou público após a morte de seu autor, já na década de 1930 (DARÓZ, 2016).

²⁶² Alexandrino muito provavelmente se referia aqui aos cruzadores de batalha, sucessores dos cruzadores-couraçados, ou talvez dos grandes cruzadores tradicionais em oposição aos *scouts*. De qualquer maneira, é interessante e um tanto quanto irônico a inclusão destes navios, uma vez que ele mesmo havia proclamado que estes navios já eram obsoletos na época dos debates pela mudança do programa naval de Noronha.

²⁶³ Relatório do Ministério da Marinha, 1918.

²⁶⁴ Relatório do Ministério da Marinha, 1918.

²⁶⁵ Calógeras (1938) também fez duras críticas à organização do ministério e ao seu titular. Sua observação sobre a pasta começou (p. 57) com a afirmação de que “nenhum ministério, tanto como este, precisa de intensa e profunda obra de saneamento técnico, administrativo e orçamentário”, algo resultante da persistência do “mesmo pensamento diretor, e de sua realização resultou a quase desaparecimento da Marinha como instrumento de combate e de execução da política externa do Brasil”. A culpa dessa situação, segundo Calógeras (p. 60) era fruto da “ambição de um homem, seu descaso pelo Serviço da Nação, sua preocupação única de cuidar de si tão somente transformaram a esquadra no que ela hoje é”. Ele propôs uma série de medidas para reorganização da corporação, ressaltando que era (p. 68) “oportuno rever o conjunto de medidas tomadas pelo almirante Noronha, rejuvenescê-las e adaptá-las”.

De qualquer maneira, os brasileiros entendiam que precisariam participar efetivamente do esforço de guerra, algo que possibilitaria ganhar espaço nas discussões de paz e projeção internacional. Durante a conferência interaliada entre novembro e dezembro de 1917, o Brasil ofereceu auxílio militar que foi prontamente aceito. Foram enviados aviadores grupos de aviadores para Europa e Estados Unidos, onde também estagiaram, bem como uma missão médica militar e uma comissão do Exército para estudar a guerra na França (CERVO e BUENO, 2012; DARÓZ, 2016). Contudo, a principal participação brasileira se daria no mar, com o envio de uma divisão naval para a zona de guerra.²⁶⁶

O passo seguinte era definir onde as forças brasileiras seriam empregadas e qual a sua composição. A questão do local era importante do ponto de vista de influência naval – sobretudo num momento em que se discutia, no Brasil, a vinda de instrutores para a Marinha –, já que os brasileiros teriam que colaborar com as forças responsáveis por cada setor. Neste sentido, não se estranha a observação de Daróz (2016) de que existiam divergências entre os Aliados neste ponto. A Itália desejava que a divisão naval brasileira fosse empregada no Mediterrâneo, enquanto os Estados Unidos queriam no Atlântico Norte, porém a posição que prevaleceu foi a da França e Grã-Bretanha, que defendiam seu uso no triângulo formado entre Dakar, Cabo Verde e Gibraltar.

Os britânicos requisitaram em dezembro uma pequena força composta por cruzadores e contratorpedeiros, cujo objetivo primário seria a patrulha antissubmarino subordinado ao esquadrão inglês na região (GAMA, 1982). Aparentemente houve sugestões no sentido de usar as principais belonaves brasileiras, os encouraçados *Minas Geraes*, junto à *Grand Fleet* no Mar do Norte, porém a ideia acabou abandonada já que os navios estavam obsoletos – sobretudo seu equipamento de controle de tiro – e em péssimas condições (GRAY, 1985). Em janeiro, a Marinha anunciou a criação da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), constituída pelos cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul* e dos contratorpedeiros *Piahy*, *Rio Grande do Norte*, *Parahyba* e *Santa Catharina*, comandada pelo almirante Pedro Max Frontin (GAMA, 1982).

A partir de então, houve um árduo esforço para preparar os navios para sua missão. Apesar de serem relativamente novos, os navios estavam em condições ruins, em especial os cruzadores, que tinham problemas em seu maquinário. Os contratorpedeiros, por sua

²⁶⁶ Como lembra Daróz (2016), existia uma necessidade urgente de navios e tripulações para escoltar comboios para protege-los dos ataques dos submarinos alemães. Para esta função, a *Royal Navy* chegou a manter alguns encouraçados obsoletos em seus portos para liberar suas tripulações para guarnecer navios de escolta. Os próprios japoneses acabaram enviando uma pequena divisão naval para o Mediterrâneo. Naquele momento o ápice da campanha dos *U-boots* contra o comércio já tinha passado, mas eles ainda afundavam entre 300-500 mil toneladas em mercantes por mês (KEEGAN, 1999).

vez, foram construídos para operação costeira e não tinham condições ou autonomia para realizar viagens transatlânticas sem apoio. Por esta razão, o almirante Frontin pediu a requisição de um navio de suporte logístico aos contratorpedeiros, o que resultou na incorporação do *tender Belmonte*, um antigo mercante alemão confiscado pelo Brasil que foi armado como cruzador auxiliar e que também transportava carvão para os demais navios. Outra dificuldade adicional era o fato de que nenhum dos barcos era propriamente adequado para a guerra antissubmarino. Eles carregavam as bombas de profundidade do tipo Marques de Azevedo, porém não dispunham nem de hidrofones, nem de calhas para o lançamento destas armas. Os navios foram reunidos no Arsenal do Rio de Janeiro para reparos e serem preparados para sua missão, mas os trabalhos se provaram muito difíceis, tanto pela falta de sobressalentes como de reservas de carvão adequadas. Todos esses contratemplos expunham, de modo claro, os custos da dependência brasileiras do exterior e sua falta de uma base industrial adequada (SCHEINA, 1988; GAMA, 1982; DARÓZ, 2016).²⁶⁷

Com meses de atraso, a DNOG finalmente deixou águas brasileiras, chegando à costa africana em agosto e em Dakar no final daquele mês.²⁶⁸ A partir de setembro, contudo, teve início uma implacável epidemia de gripe espanhola na divisão, que não só a imobilizou por dois meses como também matou pouco mais de cem tripulantes.²⁶⁹ Em outubro a Marinha recebeu suas primeiras instruções de guerra antissubmarino a partir de manuais estrangeiros e o contratorpedeiro *Piauhy*, cuja guarnição foi menos afetada pela doença, passou a patrulhar áreas próximas de Cabo Verde. Apenas no começo de novembro a DNOG seguiu ao seu destino, Gibraltar, chegando naquele local no dia 10 daquele mês, véspera do Armistício. Apesar de todas as dificuldades e contratemplos, a força brasileira chegou à Europa, onde permaneceu até meados do ano seguinte e realizou visitas para “mostrar a bandeira” em países Aliados. Desta maneira, o Brasil conquistava

²⁶⁷ Scheina (1988) lembra que nenhum dos elementos necessários para a DNOG cumprir sua missão era realmente brasileiro, com exceção das tripulações que, em parte, foram treinadas por estrangeiros. Mesmo os mapas da costa africana foram obtidos dos mercantes alemães confiscados pelo Brasil.

²⁶⁸ Segundo autores brasileiros, como Daróz (2016) e Gama (1982) foi nesta época que ocorreu o único encontro de um *U-boot* com as belonaves brasileiras. De acordo com os relatos, o *Belmonte* avistou um ataque de torpedo contra os navios da DNOG, que não os atingiu. O *Rio Grande do Norte* então atacou o adversário com seus canhões e bombas de profundidade, mas não se obteve confirmação de que o submarino fora afundado, ainda que a *Royal Navy* tenha registrado esse fato. Scheina (1988), contudo, aponta que existem algumas dúvidas quanto a esse ataque, já que fontes baseadas nos dados de perdas de *U-boots* não dão validade à esta reivindicação.

²⁶⁹ Daróz (2016) dá uma boa dimensão da gravidade da epidemia ao apontar que a doença atingiu cerca de 44% dos oficiais, 50% dos oficiais-engenheiros, 37% dos mecânicos, 18% dos suboficiais, 27% dos marinheiros, 30% dos foguistas e 34% dos taifeiros da DNOG.

o direito de mandar representantes para a Conferência de Paz em Versalhes (DARÓZ, 2016; SCHEINA, 1988; GAMA, 1982).

A Argentina, por sua vez, manteve sua neutralidade até o fim da guerra. Contudo, a Armada não deixou de aproveitar as oportunidades abertas pelo conflito para se modernizar, em especial após a entrada dos Estados Unidos no campo aliado. Em 1917 oficiais argentinos foram enviados para estagiar na *US Navy*, onde se dividiram em três grupos de diferentes especializações: artilharia, submarinos e aviação (ARGUINDEGUY e RODRÍGUEZ, 1995). É interessante notar que, dessa maneira, a Armada formou especialistas em armamentos que ainda não possuía ainda; segundo o ministro Álvarez de Toledo, a ideia era formar profissionais capacitados para que justamente pudessem organizar essas atividades quando voltassem ao país. Após concluírem seus estudos nos Estados Unidos, os aviadores navais argentinos foram enviados para a França no ano seguinte, onde puderam acompanhar as operações de guerra.²⁷⁰

Já em relação ao material bélico, Álvarez de Toledo avaliou que este não era o momento de se fazerem novas aquisições. Para o ministro, era muito interessante ao país do ponto de vista econômico aguardar o fim do conflito, quando as potências beligerantes estivessem desmobilizando suas forças. Assim, a Argentina poderia comprar navios e outros materiais bélicos modernos como excedente de guerra, à custos muito reduzidos.²⁷¹ Para isso, o ministro apresentou um programa naval em agosto de 1918, no qual previa substanciais investimentos nas instalações em terra e a aquisição quatro cruzadores rápidos, de tipo *scout*, oito contratorpedeiros de cerca de mil toneladas, vinte submarinos e várias unidades auxiliares, incluindo transportes, navio-escola, navio-hospital e um barco de salvamento (DELAMER et al, 2011), cujo valor total era avaliado em £ 80 milhões de libras. Quando a guerra terminou, em novembro, o programa ainda não tinha sido aprovado pelo congresso.²⁷²

²⁷⁰ Memoria del Ministerio de Marina, 1918.

²⁷¹ Memoria del Ministerio de Marina, 1918.

²⁷² F. Scott a Houlder Brothers & Co, 28-11-1918. FO 608/173.

Capítulo IV: Entre a modernização e o desarmamento, 1919-1930

Ao final da Primeira Guerra Mundial, as marinhas sul-americanas encontravam-se obsoletas em razão do acelerado processo de desenvolvimento tecnológico ocorrido durante o conflito. Tanto a Argentina como o Brasil estavam decididos a modernizar suas esquadras; haviam promissoras oportunidades de negócio graças à desmobilização das grandes frotas das potências navais após o Armistício. Contudo, a carnificina em escala industrial ocorrida durante os quatro longos anos de conflito deixou profundas marcas nas sociedades diretamente envolvidas na Grande Guerra. O pacifismo e o desarmamento entraram na pauta das grandes potências.

Nas duas décadas seguintes, foram assinados vários acordos de limitação de armamentos, incluindo os navais. Esses tratados acabaram se refletindo os países sul-americanos, que incapazes de produzir suas próprias belonaves, enfrentavam dificuldades econômicas e políticas no pós-guerra para modernizar suas esquadras. Neste processo, a Argentina, em melhores condições financeiras, manteve sua superioridade naval na América do Sul.

O pós-guerra até o Tratado Naval de Washington

A experiência na Grande Guerra mostrou-se valiosíssima para os oficiais argentinos e brasileiros. Ambos puderam estagiar nos Estados Unidos, onde entraram em contato com algumas das últimas inovações na tecnologia naval; os últimos puderam participar das operações marítimas, ainda que de modo largamente simbólico, bem como obtiveram um valioso auxílio anglo-americano para colocar a sua esquadra em prontidão e aperfeiçoar seu preparo profissional. Em contraste com essa relativa modernização de seu pessoal, tanto a Armada Argentina como a Marinha do Brasil estavam com seu material flutuante obsoleto, em grande medida graças ao intenso processo de desenvolvimento tecnológico ocorrido durante a guerra. Essa situação pode ser observada nos quadros abaixo, que mostram a composição das esquadras argentina e brasileira no início de 1919:

Quadro 5: Esquadra argentina, 1919						
Tipo	Classe	Quantidade	Origem	Lançamento (modernização)	Deslocamento (toneladas)	Armamento principal (em milímetros)
Encouraçado	<i>Rivadavia</i>	2	Estados Unidos	1911	27.940	12 x 305 12 x 152
Cruzador-couraçado	<i>Garibaldi</i>	1	Itália	1895	6.840	2 x 254 10 x 152
	<i>San Martín</i>	1	Itália	1896	8.100	4 x 203 10 x 152
	<i>Pueyrredón</i>	1	Itália	1897	8.000	2 x 254 10 x 152
	<i>Belgrano</i>	1	Itália	1897	7.300	2 x 254 14 x 152
Cruzador	<i>Buenos Aires</i>	1	Grã-Bretanha	1895	4.800	2 x 203 4 x 152
	<i>9 de Julio</i>	1	Grã-Bretanha	1892	3.575	4 x 152 8 x 120
Encouraçado "guarda-costas"	<i>Libertad</i>	2	Grã-Bretanha	1890-1	2.366	2 x 240 4 x 120
Cruzador-Torpedeiro	<i>Patria</i>	1	Grã-Bretanha	1893	1.070	2 x 120 5 tubos de torpedos
Contratorpedeiro	<i>Córdoba</i>	2	Alemanha	1911-2	1.000	3 x 102 4 tubos de torpedos
	<i>Catamarca</i>	2	Alemanha	1911-2	997	3 x 102 4 tubos de torpedos
	<i>Corrientes</i>	3	Grã-Bretanha	1896	320	1 x 76 3 tubos de torpedos
Couraçado	<i>Alte. Brown</i>	1	Grã-Bretanha	1880 (1897-8)	4.300	10 x 152 4 x 120
Canhoneira	<i>Rosario</i>	2	Grã-Bretanha	1908	1.054	2 x 152 6 x 76
Monitor	<i>Los Andes</i>	2	Grã-Bretanha	1874 (1894)	1.535	2 x 203
Torpedeira	<i>Comodoro Murature</i>	2	Grã-Bretanha	1891	110	3 tubos de torpedos
	<i>Bouchard</i>	4	Grã-Bretanha	1890	85	3 tubos de torpedos

Fonte: Arguindeguy, 1972a e 1972b; Sidders, 1991; Gray, 1985.

Quadro 6: Esquadra brasileira, 1919 ²⁷³						
Tipo	Classe	Quantidade	Origem	Lançamento (modernização)	Deslocamento (toneladas)	Armamento principal (em milímetros)
Encouraçado	<i>Minas Geraes</i>	2	Grã-Bretanha	1908-9	19.280	12 x 305 22 x 120
Encouraçado "guarda-costas"	<i>Deodoro</i>	2	França	1898-9	3.162	2 x 234 4 x 120
Cruzador	<i>Bahia</i>	2	Grã-Bretanha	1909	3.100	10 x 120
	<i>Barroso</i>	1	Grã-Bretanha	1896	3.437	6 x 152 4 x 120

²⁷³ Em adição à estas unidades, o país ainda dispunha de mais três navios-mineiros, o *Carlos Gomes*, *Tenente Maria do Couto* e *Jaguarão*. Há poucas informações sobre estas belonaves, que foram convertidas de embarcações civis. O primeiro foi construído na Grã-Bretanha, lançado em 1892 e incorporado pela Marinha como navio-auxiliar em 1896; tinha cerca de 1,8 mil toneladas com capacidade de carregar 550 minas. O segundo barco tinha origem sueca e foi construído em 1915, tendo 340 toneladas de deslocamento. Não encontramos dados sobre o último navio (CAMINHA, 1989; GRAY, 1985).

	<i>República</i>	1	Grã-Bretanha	1892	1.300	6 x 120
	<i>Tiradentes</i>	1	Grã-Bretanha	1892	750	4 x 120
Contratorpedeiro	<i>Pará</i>	10	Grã-Bretanha	1908-10	560	2 x 102 2 tubos de torpedos
Torpedeira	<i>Goyaz</i>	1	Grã-Bretanha	1907	152	2 tubos de torpedos
Submarino	<i>F</i>	3	Itália	1913	250	2 tubos de torpedos
Navio-Escola/ Cruzador	<i>Benjamin Constant</i>	1	França	1892 (1912)	2.750	12 x 120 4 tubos de torpedos
Monitor	<i>Pernambuco</i>	1	Brasil	1910	470	2 x 120
Canhoneira	<i>Acre</i>	2	Grã-Bretanha	1904	110	1 x 87
	<i>Teffé</i>	2	Grã-Bretanha	1891 (1917)	80	1 x 47

Fonte: Martins, 1985b e 1995; Caminha, 1989; Gray, 1985; Relatório do Ministério da Marinha, 1919.

Conforme podemos observar, a Argentina conservava uma considerável superioridade naval sobre o Brasil, apesar de ambos possuírem o mesmo número de navios de guerra (29). Os argentinos tinham uma força nucleada em seus dois encouraçados *Rivadavia* – mais modernos e poderosos que os *Minas Geraes* – e seus cruzadores-couraçados. Ainda que fosse uma esquadra, em média, mais antiga que a do rival, ela deslocava 115.289 toneladas, muito superior às 66.673 toneladas dos brasileiros. O único campo em que o Brasil tinha uma vantagem evidente era nos submarinos, já que a Argentina não possuía nenhum. Apesar disso, cabe ressaltar que esses barcos eram bastante simples e rudimentares, incapazes de navegar em mar aberto e adequados apenas para proteção portuária.

Uma das principais prioridades das duas marinhas neste momento era modernizar seus encouraçados, em especial o sistema de controle de tiro, um equipamento que teve um notável progresso tecnológico durante a guerra. Os argentinos mostraram-se preocupados com esta questão desde 1916 e no ano seguinte foram enviados dez oficiais para os Estados Unidos para se especializarem no assunto; quando voltaram à Argentina foram essenciais para a instalação desse equipamento no *Belgrano*. A partir dessa experiência, não só os exercícios de tiro foram reorganizados como também foram feitos planos para a instalação de diretores de tiro na classe *Rivadavia* com base no material norte-americano existente nos encouraçados classe *South Carolina* (ARGUINDEGUY e RODRÍGUEZ, 1995).

No Brasil existia uma preocupação similar. Após os instrutores norte-americanos chegarem ao país em março de 1918, um dos especialistas em artilharia, o tenente W. O. Spears, notou que existiam sérias deficiências na preparação do pessoal neste assunto e

que o material estava totalmente obsoleto. Essa situação era particularmente alarmante no caso dos encouraçados *Minas Geraes*, que segundo ele nunca tiveram seus canhões principais calibrados adequadamente ou feito exercícios de prática de tiro ao alvo desde a sua entrega pelos seus fabricantes. Neste sentido, o tenente Spears sugeriu a modernização dessas belonaves nos Estados Unidos. A sugestão estava inserida dentro do contexto da rivalidade anglo-americana pela influência naval no Brasil; como Caperton não teve sucesso em colocar a DNOG sob comando norte-americano, ele tinha decidido focar-se no reparo e modernização das belonaves brasileiras (HEALY, 1978).

Não obstante, essa tarefa não seria tão fácil. Com a guerra se aproximando de seu fim, os britânicos redobram esforços para recuperar seu espaço no Brasil e na América Latina. Em maio daquele ano, uma missão comercial inglesa visitou vários países da região ao mesmo tempo em que o consórcio Vickers-Armstrong fez uma oferta aos brasileiros para construir um estaleiro e um arsenal no país; como resposta, o embaixador Morgan pediu ao departamento de estado para consultar se alguma firma norte-americana estava interessada no negócio, mas recebeu como resposta que nenhuma das empresas poderia fazer qualquer proposta antes do fim da guerra (HEALY, 1978).

Em meio à disputa, a cúpula da Marinha se dividiu. O ministro Alexandrino era a principal figura pró-britânica, enquanto o chefe do estado maior, almirante Estevão Adelino Martins, era considerado pró-Estados Unidos. Assim, quando a questão da modernização dos encouraçados entrou em pauta e foi aprovada pelo almirante Martins, o ministro levantou várias objeções, algumas genuínas como a carência de carvão para a longa viagem. No fim, os norte-americanos prevaleceram e ficou decidido que os encouraçados seriam modernizados nos estaleiros de marinha de Nova Iorque (HEALY, 1978; SCHEINA, 1988). Os britânicos ficaram particularmente surpreendidos com esta decisão, já que os navios foram construídos em seus estaleiros; anos depois, um diplomata descreveu toda essa situação como humilhante para seu país (WISE, 2015).

Em meados de 1918 o *São Paulo* seguiu viagem até os Estados Unidos. O navio estava com seu maquinário em péssimas condições e foi necessário embarcar oficiais e engenheiros norte-americanos para garantir fosse capaz de navegar até seu destino (HEALY, 1978). O encouraçado foi totalmente modernizado, com destaque para o novo sistema de tiro instalado e a adição de dois canhões antiaéreos, os primeiros incluídos numa embarcação brasileira. Em seguida, foi a vez do *Minas Geraes*, que ficou nos Estados Unidos até 1922 e não só recebeu as mesmas modificações de seu irmão gêmeo como também teve algumas de suas caldeiras adaptadas para queimarem combustível óleo

(VIDIGAL, 1985; MARTINS, 1985b). As obras em ambos encouraçados foram demoradas – algo que preocupou o almirante Caperton, que temia que o atraso prejudicasse a imagem da eficiência de seu país no Brasil (HEALY, 1978) – e bastante onerosas – foram gastos 100 mil contos²⁷⁴ –, porém a avaliação da Marinha foi positiva, uma vez que obteve duas belonaves modernas.²⁷⁵

A modernização dos encouraçados, contudo, era vista apenas como uma das etapas necessárias para renovação da esquadra brasileira. Alguns dias após o Armistício, houve a ascensão de um novo governo no Rio de Janeiro. O presidente eleito, Rodrigues Alves, estava gravemente enfermo e faleceu pouco depois, sem ter tomado posse. Seu vice, Delfim Moreira, assumiu interinamente até a convocação de novas eleições no ano seguinte (CARONE, 1974). A mudança de governo coincidiu com mudanças na pasta da Marinha e Alexandrino foi substituído pelo almirante Antonio Coutinho Gomes Pereira (CAMINHA, 1989).

O novo ministro era um crítico de seu antecessor e defendeu a adoção de reformas administrativas norteadas pelo princípio da descentralização, bem como retomou a discussão quanto a um novo porto militar. Na avaliação de Gomes Pereira, a paralização das obras do arsenal na ilha das Cobras em 1915 fez a Marinha retroceder e era urgente resolver a questão de sua base principal. As opções foram discutidas numa reunião do Conselho do Almirantado no início de 1919 e a decisão, quase unânime, foi pela recuperação da ideia do ex-ministro Noronha quanto à localização da Ilha Grande.²⁷⁶

Em relação ao material flutuante, Gomes Pereira apresentou um programa naval que, em grande medida, também era uma retomada das opiniões de Noronha (GAMA, 1982). Na visão do ministro, ainda não existia um consenso óbvio quanto às lições da guerra; alguns especialistas defendiam que havia uma proeminência das pequenas unidades e dos submarinos, enquanto outros ainda entendiam que as grandes belonaves de superfície eram essenciais para a supremacia naval. Gomes Pereira apontava que a situação financeira do país inviabilizava a aquisição de novos encouraçados, mas caso a conjuntura econômica estivesse melhor, ele entendia que não se poderia dispensar a aquisição destas unidades, em especial de tipo rápido. De qualquer maneira, ele propôs um programa naval que previa a aquisição de dois cruzadores de 4-5 mil toneladas, cinco contratorpedeiros de

²⁷⁴ Relatório do Ministério da Marinha, 1925. Esse valor equivalia a aproximadamente duas vezes o orçamento do ministério em 1920, que foi 50.945:895\$398 (CAMINHA, 1989).

²⁷⁵ Relatório do Ministério da Marinha, 1920; 1922. A *US Navy* também se beneficiou dessa modernização, já que pode avaliar o material e equipamento britânico (SCHEINA, 1985).

²⁷⁶ Relatório do Ministério da Marinha, 1919.

1-1,2 mil toneladas e nove submarinos, sendo três de 800 toneladas, capazes de manobrar com a esquadra no oceano, e seis para defesa portuária com 250 toneladas, bem como um navio-mineiro e um navio-tanque.²⁷⁷

A discussão sobre as lições da guerra no Brasil repercutiu, em grande medida, o debate internacional sobre como a experiência do conflito tinha impactado não apenas os meios pelos quais a guerra no mar era travada, mas também se os princípios dela foram alterados. Um dos principais pensadores de estratégia naval da época era o historiador britânico Julian Stafford Corbett, que desenvolveu suas teses antes da Grande Guerra, mas que obtiveram amplo reconhecimento apenas após o conflito. Seu pensamento partia de uma rejeição de duas noções básicas de Mahan, o comando do mar e da batalha decisiva. Segundo Corbett, esta primeira ideia era muito ambiciosa e teórica para ser realmente útil; neste sentido, propôs que a ideia de controle do mar em áreas limitadas por determinado período de tempo. Em relação à batalha decisiva, ele lembrou que o inimigo simplesmente podia recusar-se a entrar em combate, mantendo-se como uma ameaça potencial em seus portos numa estratégia de frota em potência, afetando a capacidade do adversário em exercer o uso do mar. Corbett considerava que o objetivo mais básico da guerra no mar era poder usá-lo de modo a influenciar o resultado no conflito em terra; desta maneira, as funções primordiais de uma marinha seriam a defesa do comércio e manter as linhas de comunicação marítimas abertas (TILL, 2013).

Era exatamente neste ponto que a questão dos meios ganhava relevância. Segundo ele, as forças navais eram, em geral, reflexo as ideias táticas e estratégicas de um determinado momento, porém também eram influenciadas pelos diferentes tipos de materiais disponíveis. Em sua perspectiva, desde o início do século XIX três fatores afetaram a constituição das esquadras: 1) a constatação de que a maneira mais econômica e eficiente de controlar as linhas de comunicação marítima era destruir a capacidade do inimigo em interferir nelas; 2) os navios capitais, por mais avançados que fossem, eram incapazes de assegurar o controle do mar por si próprios; por fim, 3) o desenvolvimento do torpedo levou a um ganho em poder para os navios menores. Dessa maneira, para Corbett as esquadras tornaram-se “desestruturadas”, no qual os cruzadores ganhavam novas funções táticas e estratégicas – que ainda não tinham sido plenamente desenvolvidas – e os novos meios navais tornaram a antiga tática de bloqueio naval muito mais ineficiente (MARTINS FILHO, 2010).

²⁷⁷ Relatório do Ministério da Marinha, 1919.

As discussões sobre as lições da guerra também tiveram ressonância na Argentina. Enquanto o programa naval apresentado pelo ministro Álvarez de Toledo – composto por quatro cruzadores *scout*, oito contratorpedeiros e vinte submarinos – continuava a enfrentar substancial oposição no congresso argentino, os oficiais da Armada debatiam como a experiência do conflito deveria ser aproveitada na elaboração da estratégia e política naval de seu país. De modo geral, eles entendiam que o controle do mar pelos Aliados fora decisivo para sua vitória e, apesar das novidades expressas pelo uso dos submarinos e aviões, consideravam que foram as grandes frotas de superfície que viabilizaram isso. Vários oficiais escreveram e publicaram obras sobre o tema neste momento, mas dois deles tiveram grande influência. O primeiro foi o almirante Domecq García, que teve sua obra sobre a Guerra Russo-Japonesa publicada amplamente em 1917 e na qual defendia a existência de um núcleo de batalha, poderoso e ofensivo nucleado por grandes navios capitais (DELAMER et al, 2011).

O outro foi o então capitão Segundo R. Storni, que apresentou suas ideias em duas conferências durante 1916 e que depois foram reunidas e publicadas como livro. Para Storni (1967), a diretriz fundamental da política naval argentina deveria ser a proteção de suas vitais linhas de comunicação marítimas, uma vez que o comércio por estas vias era essencial para a prosperidade e existência do país. Entretanto, ele entendia que a Argentina enfrentava dois grandes desafios para isto. Num primeiro ponto, era vital impedir que a foz do Prata pudesse ser bloqueada, uma vez que a região era o principal ponto de convergência do comércio ao país; a segunda questão era que as rotas marítimas passavam por águas adjacentes aos dois tradicionais rivais: o Brasil no Atlântico e o Chile no Pacífico que, caso se unissem, poderiam efetivamente isolar a Argentina.

Storni (1967) entendia que o foco da política naval do país deveria ter duas ênfases: a proteção dos estratégicos portos no rio da Prata e Bahía Blanca, constituída tanto por defesa fixas (como fortificações e minas navais) como móveis, função em que os aviões e submarinos tinham grande ênfase, nos quais os primeiros orientariam os segundos. A Argentina também deveria possuir uma poderosa frota de batalha com grande raio de ação, capaz de operar e proteger as linhas de comunicação marítimas mesmo nas águas de seus vizinhos sul-americanos. Evidentemente, para isso seria necessário que a esquadra argentina fosse superior à todas existentes na região; entretanto, Storni rejeitava a adoção de uma política de *two power standard* em relação à brasileiros e chilenos, uma vez que implicaria uma intenção agressiva do país perante seus vizinhos. Assim, propunha uma fórmula sob um princípio de equilíbrio, no qual a esquadra argentina deveria ser capaz de

derrotar “isoladamente cada uma das frotas vizinhas e tornar muito problemática sua junção em caso de guerra” (STORNI, 1967, p.113).²⁷⁸

A obra de Storni teve grande impacto na política naval argentina nas décadas seguintes, orientando em grande medida o desenvolvimento da esquadra do país. Por outro lado, o pensamento estratégico naval brasileiro era muito menos claro. Para Martins (1985a, p. 219), não havia nenhum planejamento que vinculasse, de modo objetivo, as responsabilidades internacionais com os recursos técnicos e econômicos do país. De maneira geral, a política naval brasileira neste momento e nas décadas seguintes se atinha “à retórica premissa da defesa de 8 mil quilômetros de costa ou à paridade naval sul-americana”. Assim, como ressalta Vidigal (1985, p. 79), não havia uma estratégia ou política de renovação “inspirada por profunda análise da situação mas, simplesmente, aparenta ser fruto do esforço para a manutenção de determinados *status quo*”, quase sempre tendo como comparação a Argentina, considerada inimigo mais provável, e o Chile. Os estudos elaborados na Escola de Guerra Naval sempre pensavam no cenário sul-americano, dando ênfase para operações de esquadras de superfície que ocorreriam em águas no sul do país, que incluíam interceptações das forças inimigas, defesa de bases, proteção das linhas de comunicação marítimas com a Europa e Estados Unidos – vital para o fornecimento de combustível e material bélico para o esforço de guerra –, bem como transporte de tropas do Exército e sua proteção.

O pós-guerra oferecia grandes oportunidades para a aquisição das belonaves desejadas pelos sul-americanos. Com o reestabelecimento da paz, a desmobilização das grandes esquadras dos beligerantes criou um substancial excedente de navios de guerra e outros materiais bélicos, cujo custo era bastante reduzido. Menos de um mês após o Armistício, a empresa de navegação Houlder Bros entrou em contato com o almirantado britânico para negociar a venda de unidades da *Royal Navy* que não seriam mais necessárias para a Argentina. Após apresentar o programa naval do país, a firma ressaltava que esses navios e possivelmente mercantes poderiam ser usados para pagar parte do crédito de £ 200 milhões em ouro que o governo argentino tinha oferecido para a Grã-Bretanha e França comprarem grãos naquele ano.²⁷⁹ No começo do ano seguinte a proposta

²⁷⁸ Storni (1967) ainda incluía uma sugestão de programa de aquisições imediato para esta política naval: para a defesa do Prata e Bahía Blanca, propunha a aquisição de ao menos seis submarinos, seis *cañoneros minadores* com cerca de mil toneladas e capazes de realizar uma grande variedade de funções, minas navais e a construção de dois aeródromos. No que se refere à esquadra de batalha, ele não dava nenhuma sugestão específica, ressaltando que ela deveria ser ampliada conforme os países vizinhos adquirissem novas belonaves.

²⁷⁹ F. Scott a Houlder Brothers & Co, 28-11-1918. FO 608/173.

foi encaminhada para a diplomacia britânica,²⁸⁰ porém o negócio não avançou, uma vez que o programa naval argentino acabou rejeitado no congresso pouco depois (MONTENEGRO, 2002).

O Brasil teve um pouco mais de sucesso ao adquirir 23 aviões e hidroaviões em 1919; um destes foi cedido por Roma sem custos e oito foram vendidos por Washington com um desconto de 92% de seu preço original.²⁸¹ Além disso, houve também conversas para obter embarcações britânicas, contudo elas não tiveram resultados definitivos.²⁸² Outra possibilidade vislumbrada foi obter navios alemães.

A esquadra de batalha germânica terminou a guerra quase intacta, uma vez que permaneceu durante quase todo o conflito em seus portos. Uma das preocupações da conferência de Versailles era justamente o destino destes navios: enquanto Grã-Bretanha e Estados Unidos defendiam que fossem desmontados como sucata ou afundados, a França insistia em que fossem distribuídos entre os países vencedores do conflito, uma posição apoiada por Brasil, Bélgica, China, Portugal, Finlândia, Polônia e Iugoslávia.²⁸³ Contudo, enquanto as conversas ocorriam em Versailles, quase toda a esquadra alemã acabou afundada por sua própria tripulação em Scapa Flow, onde estava internada desde o Armistício, como protesto contra os duros termos impostos ao país pelo tratado de paz (KEEGAN, 1999). Ao fim, o Brasil acabou recebendo algumas unidades, porém os dados não são muito claros. Segundo a documentação brasileira, os Aliados ofereceram seis torpedeiras que, contudo, foram rejeitadas pelo Conselho do Almirantado numa reunião em agosto de 1920 por considerarem elas de pouco valor militar;²⁸⁴ fontes estrangeiras, por outro lado, apontam que houve a transferência de dois contratorpedeiros alemães da classe *V 105* que foram revendidos quase imediatamente para a Grã-Bretanha e Polônia (GRAY, 1985; SCHEINA, 1988).²⁸⁵ O Brasil também recebeu os mercantes das potências centrais que foram internados em seus portos (DARÓZ, 2016).²⁸⁶

Enquanto as discussões ocorriam em Versailles, ocorreram importantes mudanças políticas no país. As eleições presidenciais deram vitória a Epiácio Pessoa, o representante

²⁸⁰ Messrs. Houlder Bros ao Secretary of State for Foreign Affairs, 27-1-1919. FO 608/173.

²⁸¹ Relatório do Ministério da Marinha, 1920.

²⁸² Memorandum: proposed purchase of sloops by Brazil, 23-12-1921. ADM 1/8617/226.

²⁸³ Joint Note by the Admirals for the Council of the Principal Allied and Associate Powers, Paris, 27-6-1919. FO 608/173.

²⁸⁴ Relatório do Ministério da Marinha, 1921

²⁸⁵ Esses navios foram originalmente encomendados pela marinha holandesa como grandes torpedeiras (277 toneladas) da classe *Z 1* pouco antes da guerra. Confiscados pela Alemanha, foram transformados em pequenos contratorpedeiros de 340 toneladas (GRAY, 1985).

²⁸⁶ Dos 46 navios, 43 sobreviveram à guerra e foram transferidos ao Brasil (DARÓZ, 2016).

brasileiro nas negociações de paz na França. Assim como Yrigoyen, o novo presidente quebrou a tradição republicana ao nomear dois civis para as pastas militares, Pandiá Calógeras para a da guerra e Raul Soares de Moura para a marinha, algo que gerou grandes insatisfações entre os quadros das forças armadas (FAUSTO e DEVOTO, 2004; McCANN, 2009). Como protesto pela decisão, os dois ministros militares do governo Delfim Moreira, general Alberto Cardoso Aguiar e almirante Gomes Pereira, recusaram-se a aceitar a chefia do Estado Maior de suas respectivas forças (CARONE, 1974).

Não são muito claras as razões levaram o presidente a tomar tal decisão, que manteve os militares continuamente descontentes durante todo o seu governo e teria consequências nas relações civil-militares no país. Segundo Carone (1974), a própria escolha de Epitácio Pessoa para a presidência foi representativa de uma certa desorientação das lideranças políticas e falta de nomes representativos dos estados que dominavam este primeiro período republicano. Neste sentido, cabe ressaltar que, apesar do presidente ter recebido votação em peso em São Paulo, nenhum político de expressão do PRP aceitou os convites para compor os ministérios, composto por políticos em geral de pouca expressão política nacional.²⁸⁷ A escolha de Pandiá Calógeras para a pasta da guerra foi uma opção conciliatória, já que ele tinha algum prestígio entre os militares e tinha reputação de interessar-se pela defesa nacional. Além disso, tanto Calógeras como Raul Soares eram mineiros, assegurando, assim, apoio de Minas Gerais ao governo (McCANN, 2009).

Até o final de seu governo, Epitácio Pessoa acabou tendo três ministros civis à frente da marinha; Raul Soares de Moura deixou o ministério em 1920 para se eleger senador por Minas Gerais; seu substituto, Joaquim Ferreira Chaves, ficou até 1921, quando deixou a pasta da marinha para assumir o ministério da Justiça e Negócios Interiores; por fim, João Pedro da Veiga Miranda assumiu o posto até o final do governo, em novembro de 1922 (CAMINHA, 1989). A alternância nesta pasta evidencia o pouco prestígio político atribuído a ela e à Marinha na época, já que seus titulares buscaram cargos em outras áreas da administração pública.

Apesar das frequentes mudanças no ministério, houve uma continuidade nas políticas implementadas pelos três ministros civis, sobretudo na administração naval (CAMINHA, 1989). Neste sentido, as reformas propostas por Raul Soares, que pretendiam descentralizar a organização administrativa herdada do ex-ministro Alexandrino,²⁸⁸ foram

²⁸⁷ É interessante destacar que um dos nomes convidados para a pasta da guerra foi o político em ascensão e futuro governador de São Paulo Washington Luís, que, contudo, rejeitou a proposta (CARONE, 1974).

²⁸⁸ Relatório do Ministério da Marinha, 1920.

implementadas por seu sucessor.²⁸⁹ A grande dificuldade enfrentada por eles, contudo, foi a falta de recursos, em grande medida resultado da crise econômica do pós-guerra.²⁹⁰ A situação financeira do Brasil era desalentadora e isso se refletiu no atraso do pagamento dos soldos para algumas unidades militares e mesmo a redução das rações para a tropa (McCANN, 2009). Por esta razão, o governo Pessoa manifestou-se contrário a quaisquer planos que envolvessem gastos muito altos.²⁹¹

A situação do material flutuante brasileiro, contudo, era péssima. Em 1920, Raul Soares advertia que “a decadência de nosso poder naval é um fato tão grave que se tem hesitado em dar-lhe publicidade”.²⁹² Lamentações similares foram feitas por seus sucessores, que também reclamaram constantemente em seus relatórios quanto ao estado ruim da esquadra e da falta de recursos para modernização naval (MARTINS, 1985a). Em adição às restrições financeiras, outro problema eram as divergências internas quanto às embarcações mais adequadas para as necessidades brasileiras. A experiência da Grande Guerra demonstrou que as formidáveis esquadras de combates baseadas nos grandes navios capitais foram incapazes de obter uma vitória decisiva; por outro lado, os encouraçados mostraram-se bastante vulneráveis às minas e torpedos dos submarinos.

Essas constatações logo criaram uma controvérsia nas potências navais sobre a eficácia das esquadras baseadas em encouraçados. Naturalmente, estes debates rapidamente tiveram eco na oficialidade brasileira. O ex-ministro Alexandrino e o capitão Armando Burlamaqui, que também era deputado pelo Piauí e uma espécie de representante da Marinha no Congresso, eram defensores a predominância dos navios capitais. Alexandrino declarou que “nos filiamos a corrente que ainda vê nos grande navios de linha, a base de todo poder naval”, pois para ele o “poder naval está onde sempre esteve, e sempre estará, na maior frota dos maiores navios e com grandes canhões”.²⁹³

Burlamaqui (1922), sob clara inspiração mahaniana, defendeu em sessões no Congresso que a esquadra brasileira deveria se organizar a partir de um princípio de poder ofensivo, algo fundamental para se obter vantagens estratégicas considerando que o fim primordial da guerra marítima seria o comando do mar. Para isso, defendia que o núcleo principal da Marinha deveriam ser os encouraçados, que na sua opinião foram os grandes

²⁸⁹ Relatório do Ministério da Marinha, 1921.

²⁹⁰ Neste momento, o Brasil enfrentou déficits em sua balança comercial como viu uma retração dos capitais externos (CERVO e BUENO, 2012). A Argentina também sofreu as dificuldades econômicas do pós-guerra: apenas em 1923 o país conseguiu superar, ainda que ligeiramente, o seu PIB de 1913 (FAUSTO e DEVOTO, 2004).

²⁹¹ Relatório do Ministério da Marinha, 1920.

²⁹² Relatório do Ministério da Marinha, 1920, p. 28.

²⁹³ Relatório do Ministério da Marinha, 1923, p. 19-20.

vencedores da Grande Guerra, já que canhões e couraça decidiriam a luta no mar. Quando questionado sobre os submarinos e aviões, o capitão ressaltava que eles eram elementos auxiliares do corpo de batalha, pois ainda que poderiam contribuir para a destruição das forças adversárias, não seriam capazes de colher os resultados, pois não garantiriam o comando do mar.

A ideia da supremacia dos encouraçados não era compartilhada por outros oficiais, que ressaltavam a vulnerabilidade desses navios e seu alto custo de aquisição e manutenção. O argumento da economia parece que foi bastante determinante nas decisões quanto à renovação. O ministro Raul Soares, por exemplo, apontava que “é ainda duvidoso o desfecho dessa controvérsia e tudo nos aconselha a não cogitar agora a construção do encouraçado, se porventura a nossa situação financeira o permitisse”.²⁹⁴ Neste sentido, propunha a aquisição de unidades mais baratas, como a aquisição de cruzadores rápidos, contratorpedeiros e a “arma moderna por excelência, (...) o submarino”.²⁹⁵ Contudo, o ministro não apresentou nenhum programa naval; seu sucessor, Joaquim Ferreira Chaves, por sua vez, pediu para o Estado Maior da Armada elaborar os planos de renovação.²⁹⁶

Se de um lado o governo mostrava avareza em relação aos gastos com material bélico e mesmo ao pagamento de soldos e rações para suas forças armadas, de outro foi bastante generoso nos recursos liberados para a construção de grandes obras. Esse contraste parecia suspeito à muitos oficiais, que se exaltavam associando-o à ideia de corrupção. No começo de 1920 houve a concessão de 120 mil contos para um plano de construção e modernização dos quartéis do Exército em todo o Brasil (McCANN, 2009). Para a Marinha, houve a liberação de um crédito de 30 mil contos ainda em janeiro de 1920 para dar continuidade às obras realizadas na ilha das Cobras, um valor que correspondia a mais da metade do orçamento destinado à força naquele ano.²⁹⁷ Raul Soares considerava que, pelo vulto dos investimentos feitos nas obras na ilha das Cobras, já não era mais viável, financeiramente, a mudança do novo arsenal para outro local e que o porto militar, um assunto muito polêmico e que despertava paixões na Marinha, deveria ser decidido apenas após muitos estudos.²⁹⁸

O ministro Veiga Miranda, contudo, deu mais ênfase à esta questão. Para ele, era preciso reconstruir o poder naval brasileiro com urgência, sobretudo porque os

²⁹⁴ Relatório do Ministério da Marinha, 1920, p. 29.

²⁹⁵ Relatório do Ministério da Marinha, 1920, p. 31.

²⁹⁶ Relatório do Ministério da Marinha, 1921.

²⁹⁷ O orçamento de 1920 para a Marinha era de pouco menos de 51 mil contos (CAMINHA, 1989).

²⁹⁸ Relatório do Ministério da Marinha, 1920.

contratorpedeiros e cruzadores tinham uma idade avançada para seus tipos e estavam bastante desgastados. Entretanto, ressaltava que “seria, porém, reincidir na imprevidência de 1906, fazer grandes encomendas de material flutuante sem meios de conserva-lo e repara-lo, isto é, sem o porto militar e o grande arsenal”.²⁹⁹ Essa questão também era muito importante do ponto de vista econômico, já que a Marinha gastava muito manutenção de suas embarcações na indústria particular; em sua estimativa, o valor despendido entre 1910-1920 era superior a 8 mil contos anuais (VEIGA MIRANDA, 1982). Antes de apresentar planos de aquisições de navios de guerra, Veiga Miranda entendia que era preciso resolver ao problema da infraestrutura com um programa naval específico para este ponto. Retomando as ideias do ministro Noronha e dos recentes debates no Conselho do Almirantado, ele propôs a construção de um grande porto militar em Jacuacanga, na Ilha Grande, e a ampliação das oficinas na ilha das Cobras, bem como a construção de um dique seco neste local (CAMINHA, 1989).

Veiga Miranda tinha planos particularmente ambiciosos quanto ao novo porto militar, que na sua visão seria um grande complexo naval-industrial, equipado com siderurgia própria. Dessa forma, seria capaz de não apenas reparar qualquer navio brasileiro como também construir unidades novas, permitindo ao país produzir boa parte do material bélico que necessitava e servindo de poderoso indutor do desenvolvimento industrial. Para a construção deste complexo, o ministro pretendia negociar com empresas estrangeiras um acordo similar ao proposto pelo consórcio Vickers-Armstrong em 1918, que operaria as instalações num acordo de arrendamento (VEIGA MIRANDA, 1982).³⁰⁰ Dessa maneira, além do uso feito pela Marinha, ele também considerava interessante usar o complexo também para fins comerciais, o que garantiria sua autossuficiência sem impor grandes impactos nos orçamentos anuais.³⁰¹ Dessa maneira, vislumbrava o ministro, seria possível transformar o complexo na “Kiel da América do Sul, muito superior a Spezia ou Toulon” (VEIGA MIRANDA, 1982, p. 244), em referência aos grandes centros industriais-navais da Alemanha, Itália e França, respectivamente.

A audacioso projeto do ministro enfrentou resistências dentro e fora da Marinha; no Senado, o almirante Alexandrino, eleito mais uma vez pelo Amazonas, também atacou duramente o projeto. Não obstante, Veiga Miranda deu continuidade aos planos e no

²⁹⁹ Relatório do Ministério da Marinha, 1922, p. 61.

³⁰⁰ Neste ponto, Veiga Miranda não escondeu sua reprovação ao ex-ministro Alexandrino, que na época dispensou a comissão presidida pelo almirante Gomes Pereira que estudava a implementação desse mesmo complexo naval-industrial, sob alegação que tinha recebido gratificações impróprias (VEIGA MIRANDA, 1982).

³⁰¹ Relatório do Ministério da Marinha, 1922.

centenário da Independência foi publicado um decreto autorizando a criação do porto militar (VEIGA MIRANDA, 1982).

Na Argentina, esse período foi marcado por uma aguda agitação política. A elevação dos custos de vida e baixos salários dos trabalhadores levaram a uma onda de greves operárias; o quadro de tensão social se agravou no plano político com a Revolução Russa em 1917 e movimentos revolucionários no restante da Europa. Esse período de agitação também se refletiu em outros países sul-americanos – no Brasil, por exemplo, a primeira greve geral ocorreu naquele mesmo ano –, porém alguns elementos tornaram o conflito social mais grave na Argentina que em seu vizinho, como sua organização sindical mais forte (FAUSTO e DEVOTO, 2004). Neste quadro, Yrigoyen usou as forças armadas para reprimir violentamente os movimentos sociais. Em finais de 1917, ele empregou tropas da Armada para pôr fim à uma greve frigorífica (ROUQUIÉ, 1982).

As decisões do presidente acabaram acirrando os ânimos e radicalizando setores proletários e conservadores. Em janeiro de 1919 ocorreu a *Semana Trágica*, no qual tropas do exército reprimiram violentamente os operários grevistas (ROUQUIÉ, 1982; SCENNA, 1980); na ocasião, homens da Armada foram mantidos como reserva para ação (MORENO, 1998). Pouco depois, novas agitações, desta vez de movimentos rurais, ocorreram na Patagônia. Inicialmente se pensou que se tratava uma ação fomentada pelo Chile visando a conquista da região, e novamente tropas do exército foram enviadas, que em ação coordenada com as oligarquias locais, também massacraram os insurretos (SCENNA, 1980).

O acirramento das tensões sociais aumentou a insatisfação dos militares e grupos conservadores; como identificavam Yrigoyen como populista, tinham suas suspeitas subversivas sobre o presidente (ROUQUIÉ, 1982). Durante os eventos da *Semana Trágica*, houve sugestões ao comandante militar da repressão, general Luis Dellepiane, para que também derrubasse o presidente, mas ele ignorou esses apelos (SCENNA, 1980). Alguns grupos mais conservadores formaram inclusive organizações direitistas na forma de guardas cívicas preparadas para reprimir movimentos sociais. A mais importante delas, a *Liga Patriótica*, tinha fortes conexões com a Armada. Suas primeiras reuniões foram realizadas na sede do Centro Naval e contavam com a participação ativa de seu presidente, o almirante Domecq García, que inclusive chegou a ministrar instruções militares e de manuseio de armas (ROUQUIÉ, 1982; MORENO, 1998).

A insatisfação derivada da desastrosa política social de Yrigoyen rapidamente somou-se a outros descontentamentos que logo puseram fim à lua-de-mel que o presidente

tivera com suas forças armadas durante a guerra. Existiam ressentimentos de que Yrigoyen interferia nas promoções militares, beneficiando oficiais ligados à UCR; também houve uma polêmica lei de reintegração aos quadros para os rebeldes das antigas insurreições radicais entre 1890-1905, bem como ao uso de forças militares para intervir nas províncias. Rouquié (1982), contudo, lembra que Yrigoyen não politizou a caserna mais do que seus antecessores ao favorecer aliados.³⁰² De qualquer maneira, o quadro das relações civil-militares no país tornou-se mais instável. Sintomática das relações ruins, o Álvarez de Toledo deixou seu cargo no início de 1919 e a pasta ficou sob responsabilidade do ministro da guerra, o também civil Julio Moreno até 1921, quando o almirante Tomás Zurueta assumiu o posto (ARGUINDEGUY e RODRÍGUEZ, 1995; POTASH, 1981).

O novo ministro implementou importantes reformas na administração naval, ainda que tivesse reclamado em seus relatórios quanto à insuficiência de fundos para as atividades da Armada, incluindo os exercícios e reparos nos navios.³⁰³ Uma das principais medidas de Zurueta foi dar forma definitiva para a aviação naval de seu país ao obter no congresso, pela primeira vez, recursos destinados exclusivamente para a criação deste serviço.³⁰⁴ Em outubro de 1921 foi criada a *Escuela de Aviación Naval*, que foi aberta oficialmente em abril do ano seguinte (DESTÉFANI, 1991b). Para instrução neste local, o ministro encomendou hidroaviões britânicos e norte-americanos, bem como um dirigível italiano e equipamentos necessários para sua operação.³⁰⁵

A aquisição de novas embarcações mostrou-se um pouco mais complicada, tanto para os argentinos como para os brasileiros. Apesar da grande oferta de navios usados e relativamente modernos à custos baixos pelas potências navais, os dois países sul-americanos enfrentavam restrições financeiras derivadas da crise no pós-guerra, o que reduziu sua capacidade de fazer negócios mais ambiciosos. Não obstante, houve sugestões e conversas para a aquisição inclusive de encouraçados naquele momento. Na Argentina, o capitão Gabriel Albarracín, ressaltando a rivalidade com os brasileiros, sugeriu em 1920 a aquisição do encouraçado italiano *Francesco Caracciolo*, uma poderosa unidade que

³⁰² Como ressalta Rouquié (1982), todos os presidentes anteriores tendiam a favorecer aliados políticos nas promoções; a lei de reintegração dos oficiais radicais rebeldes, por sua vez, afetou um número muito reduzido deles, já que sempre após as insurreições ocorriam amplas anistias. A grande questão, para o autor, era que os grupos oligárquicos argentinos se ressentiam da perda de seu monopólio político; a agitação social, por sua vez, ampliou esse descontentamento. Como muitos dos chefes militares eram ligados, senão pertencentes, às elites do país, essa insatisfação repercutia nas forças armadas.

³⁰³ Memoria del Ministerio de Marina, 1921.

³⁰⁴ Memoria del Ministerio de Marina, 1922.

³⁰⁵ Memoria del Ministerio de Marina, 1922.

estava com a construção incompleta e disponível para venda à custos relativamente baixos (DELAMER et al, 2011).³⁰⁶

No Brasil, aparentemente as conversas foram além e em 1921, segundo a diplomacia norte-americana, a Grã-Bretanha chegou a oferecer o *Agincourt* (ex-*Rio de Janeiro*) pelo atrativo custo de um milhão de libras (SCHEINA, 1988), algo que representava um terço dos custos de construção do navio.³⁰⁷ Não encontramos dados sobre esta proposta na documentação britânica e brasileira, porém existem indícios de que ela realmente ocorreu, talvez na forma de uma sondagem não oficial.³⁰⁸ Não obstante, essa ideia acabou recusada pelos brasileiros, algo que provavelmente é resultado de vários fatores. Como vimos, o governo Pessoa mostrou-se contrário a qualquer plano de modernização naval que tivesse altos custos; apesar do *Agincourt* estar disponível por um preço relativamente baixo, sua incorporação resultaria em grandes gastos com sua manutenção e guarnição.³⁰⁹ Cabe lembrar também que os *Minas Geraes* estavam passando por uma caríssima modernização nos Estados Unidos; por fim, a oficialidade brasileira estava dividida quanto à conveniência de adquirir um terceiro encouraçado, cuja utilidade foi questionada pela experiência da guerra.

De qualquer maneira, as potências navais dispunham naquele momento de grandes esquadras incompatíveis com as suas necessidades em tempo de paz e com as dificuldades econômicas em âmbito global, bem como tinham uma opinião pública inflamada por sentimentos pacifistas que demandava por medidas de desarmamento. Em contraste, surgia em campo internacional um novo espectro de corrida armamentista entre as três maiores marinhas do mundo, Grã-Bretanha, Estados Unidos e Japão. O novo presidente norte-

³⁰⁶ Esse navio pertencia à uma classe com mesmo nome e representava os primeiros *superdreadnoughts* italianos com deslocamento de 31,4 mil toneladas e oito canhões de 381 mm. A fabricação destas belonaves começou pouco após o início da Grande Guerra mas acabou suspensa em 1916. O *Francesco Caracciolo* foi a única unidade que teve sua construção retomada em 1919 e o navio foi lançado no ano seguinte, porém nunca ficou pronto. Ele foi vendido para uma companhia de navegação italiana, que pretendia convertê-lo num mercante, mas acabou sendo desmontado como sucata pouco depois (GRAY, 1985). É possível que a sugestão de aquisição tenha avançado ao estágio de sondagem junto aos italianos, uma vez que Arguindeguy (1972) coloca o ano de 1920 com referência em relação ao possível terceiro encouraçado argentino.

³⁰⁷ Após servir junto à *Grand Fleet*, o *Agincourt* foi colocado na reserva e na lista de dispensas entre 1919-1921, quando acabou comissionado novamente para testes experimentais e recebeu modificações na capacidade de estoque de combustível e munições (BROOK, 1999; BURT, 2012).

³⁰⁸ Neste ponto, cabe ressaltar que o período foi marcado pela rivalidade anglo-americana pela influência nas marinhas sul-americanas e a venda de um encouraçado, à custos baixos, ofereceria um considerável ganho para os britânicos no Brasil. Cabe lembrar que o *Agincourt* estava na lista de dispensas e que o *Almirante Latorre* (ex-*Canada*), o dreadnought encomendado pelos chilenos e requisitado durante a guerra, tinha sido revendido à Santiago pela mesma soma de um milhão de libras no começo de 1920, um valor que então representava metade dos custos de sua fabricação (BROOK, 1999).

³⁰⁹ É interessante apontar neste ponto que a guarnição do navio na *Royal Navy* era um pouco superior a 1100 homens, um número maior que o dos *Minas Geraes* (GRAY, 1985).

americano, Warren Harding, era contrário à expansão dos gastos com a marinha e temia as consequências de uma nova competição naval, uma posição bastante popular no congresso e outros grupos no país. Assim, ele decidiu usar a diplomacia como forma de conter a corrida armamentista e em julho de 1921 convidou as cinco principais potências navais (Grã-Bretanha, Estados Unidos, Japão, França e Itália, nesta ordem) para discutirem um acordo de limitação de suas marinhas em Washington (BAER, 1994; BLACK, 2009).

Entre fins de 1921 e início de 1922, esses países se reuniram para estabelecer um acordo, algo que permitisse reduzir seus gastos navais ao mesmo tempo em que mantinham o *status quo*. As negociações se provaram difíceis, uma vez que cada potência tinha necessidades e preocupações estratégicas distintas. Existiam divergências tanto sobre qual seria o equilíbrio naval estabelecido – britânicos relutavam ceder paridade aos norte-americanos, que por sua vez rejeitavam as demandas de igualdade dos japoneses – bem como quanto às restrições à posse e características dos navios de guerra (BLACK, 2009). O resultado dessa conferência foi um tratado com o nome da cidade anfitriã, que estabeleceu restrições na construção de novos navios de guerra e foi um dos maiores, e raros, exemplos de acordos de desarmamento bem-sucedidos da história (MORGENTHAU, 2006; JERVIS, 1978).

O grande foco do Tratado de Washington foram os navios capitais – encouraçados e cruzadores de batalha, cada vez mais indistinguíveis em suas características – ainda vistos como as belonaves mais importantes e poderosas para qualquer marinha. Dessa maneira, se estabeleceu um hiato de dez anos na construção de novas unidades e limites tanto quantitativos como qualitativos. Em termos unitários, os navios capitais foram limitados a 35 mil toneladas de deslocamento e canhões de no máximo 16 polegadas (405 mm), com a possibilidade de um incremento de 3 mil toneladas para modernização e construção de unidades existentes. A quantidade de belonaves deste tipo permitidas para cada potência naval foi determinada pelo modelo “5-5-3”: a Grã-Bretanha e os Estados Unidos poderiam possuir pouco mais de 500 mil toneladas em navios capitais, seguidos pelo Japão com pouco mais de 300 mil toneladas e por fim França e Itália com 175 mil toneladas cada. Para cumprir a determinação do tratado, as potências deram baixa em alguns de seus encouraçados mais antigos e cancelaram a construção de embarcações novas; houve cláusulas especiais que permitiram que até dois navios capitais que estavam em fabricação pudessem ser convertidos e completados em porta-aviões (GARDINER e BROWN, 1992).

As restrições impostas pelo Tratado de Washington foram cumpridas naquela década e apenas a Grã-Bretanha, dentro das cláusulas previstas, construiu encouraçados

novos durante este período (classe *Nelson*). O acordo também impactou o desenvolvimento tecnológico destes navios. Os exercícios de tiros executados nos cascos incompletos das belonaves descartadas por causa do tratado influenciaram mudanças no desenho e proteção desses navios, especialmente contra torpedos e bombas lançadas por aviões. A ênfase nas restrições da tonelagem dos navios também incentivou avanços no desenho, materiais (incluindo a adoção do alumínio) e equipamentos, de modo a adaptar as belonaves para os limites e disfarçar o peso que excedia as regras (GARDINER e BROWN, 1992). Os encouraçados também receberam quantidades extras de armamento antiaéreo, além de um progresso notável no sistema de controle de tiro, que permitiu uma precisão maior inclusive durante a noite. Simbólico do processo ocorrendo nas relações de poder em nível internacional, os Estados Unidos passaram a ter a liderança neste campo, superando os britânicos (BRODIE, 1969).

Além dos encouraçados, o único outro tipo de navio que recebeu limitações com o Tratado Naval de Washington foram os porta-aviões. Entretanto, como lembra Keegan (1990), a inclusão desta belonave não se deveu simplesmente pelo seu potencial – experimentos realizados nos Estados Unidos e Grã-Bretanha com encouraçados obsoletos demonstraram que os aviões eram capazes de afundar estes em condições controladas – mas sim pelo medo, compreensível para a época, de que novos navios capitais fossem construídos disfarçados como porta-aviões. Segundo o acordo, Grã-Bretanha e Estados Unidos estavam limitados a 135 mil toneladas em navios aeródromos, Japão em 81 mil toneladas e por fim França e Itália em 60 mil toneladas. Nenhuma embarcação nova deste tipo poderia ser construída com mais de 27 mil toneladas e canhões superiores a 203 mm, com exceção de dois encouraçados/cruzadores de batalha que podiam ser convertidos em porta-aviões de até 33 mil toneladas.

Os limites impostos pelo tratado, curiosamente, contribuíram para o desenvolvimento deste tipo navio. Em primeiro lugar, ao estabelecer um hiato na construção de encouraçados – cuja fabricação era extremamente onerosa – as potências navais puderam usar seus recursos para investir em outros tipos de embarcação. O limite qualitativo de toneladas por porta-aviões era bastante superior ao que se considerava necessário e a construção de novas unidades a partir da conversão de encouraçados nos Estados Unidos e Japão levaram à criação de belonaves com capacidades (inclusive em termos de aviões embarcados) muito superiores ao que a tecnologia da aviação da época exigia; caso os acordos não ocorressem, estes navios provavelmente seriam construídos no tamanho dos cruzadores, com a inerente redução das citadas mesmas capacidades.

Finalmente, é relevante destacar que a restrição ao tamanho dos canhões nos porta-aviões simplesmente não tinha efeitos práticos sobre o potencial da embarcação, uma vez que seu armamento principal eram os aviões (GARDINER e BROWN, 1992).

A Grã-Bretanha, pioneira no desenvolvimento dos navios aeródromos, logo ficou para trás no processo de inovação destas belonaves, ainda que sua experiência foi importante para a construção de porta-aviões nos Estados Unidos, Japão e França, completando o seleto quadro de países que operaram este tipo de navio no período entre as guerras mundiais. Londres foi capaz de fazer avanços importantes neste campo, porém Washington e Tóquio claramente lideraram o processo. Enquanto a proibição de novas construções manteve os britânicos com embarcações relativamente obsoletas, norte-americanos e japoneses obtiveram grandes porta-aviões modernos (*Lexington* e *Akagi*, ambos com mais de 30 mil toneladas de deslocamento), convertidos de navios capitais ainda no início da década de 1920, o que permitiu uma experiência com belonaves superiores. O foco destas duas marinhas na sua rivalidade pelo controle do Pacífico foi outro elemento importante, uma vez que calculavam que seria necessário maximizar suas forças aeronavais. Um último elemento importante foi o próprio quadro institucional das forças armadas nestes países: diferentemente dos norte-americanos e japoneses, a Grã-Bretanha tinha uma aeronáutica independente, que até 1937 era responsável pela aviação embarcada e em terra, mas que preferia centrar seus esforços no desenvolvimento desta última, em especial em bombardeiros (GARDINER e BROWN, 1992; BLACK, 2009).

Estes três países também tiveram diferentes abordagens quanto ao desenho, funções e operação dos navios aeródromos. De modo geral, se enfatizava o combate contra outras belonaves e defesa antiaérea, duas perspectivas de que dominaram o cenário neste período. A guerra antinavio foi fortemente promovido por entusiastas do poder aéreo, porém os aviões do período ainda não eram capazes de afundar grandes navios dotados de espessa blindagem com facilidade. Inicialmente, a única forma de uma aeronave fazer isso era por meio de torpedos. Contudo, essas armas eram ainda lentas quando disparadas, exigiam que o avião se aproximasse do adversário numa rota previsível, na qual se expunha ao fogo inimigo; as aeronaves também eram ainda bastante simples, que carregavam pouca quantidade de armamentos suficientes para afundar navios grandes sozinhas (GARDINER e BROWN, 1992; BRODIE, 1969).³¹⁰

³¹⁰ Em parte como resposta à estes obstáculos, os Estados Unidos desenvolveram uma nova técnica chamada de bombardeio em mergulho (*dive bombing*), no qual o avião subitamente descia em direção ao seu alvo, lançando a bomba no momento em que tinha a velocidade máxima. Apesar de uma redução na precisão do

O Tratado Naval de Washington estabeleceu limitações nos navios capitais e porta-aviões, porém não houve consenso nas restrições quanto às belonaves menores, com uma única exceção: nenhuma embarcação poderia ser construída com mais de 10 mil toneladas de deslocamento e canhões superiores a 203 mms. Esse limite foi resultado de um entendimento entre as potências de que cruzadores deste tamanho atenderiam seus interesses (GARDINER e BROWN, 1992).

Em geral, as primeiras gerações de cruzadores pós-tratado eram construídas no teto permitido. Praticamente todas as potências construíram unidades novas por razões bastante diversas, com diferentes características individuais. A Grã-Bretanha considerava essencial manter uma frota abundante destes navios por causa de seu império colonial. Como já não era economicamente capaz de manter um alto número de unidades fortemente blindadas, a partir do final daquela década focaram em cruzadores menores que mantivessem o armamento máximo permitido. Estados Unidos e Japão os viam necessários para suas operações na vastidão do Pacífico. A preocupação central dos norte-americanos era em obter navios rápidos e capazes de atirar a longas distâncias voltados a missões de reconhecimento. Os japoneses inicialmente favoreceram a fabricação de um número maior embarcações menores e mais velozes, mas ao final da década retomaram a construção de cruzadores nos limites máximos; na Europa, franceses e italianos tomaram rumos similares aos asiáticos (GARDINER e BROWN, 1992).

Os contratorpedeiros e outros navios de superfície menores compartilharam importantes avanços tecnológicos com as embarcações maiores, em especial no seu maquinário, equipamentos a bordo e armamentos. Em outros aspectos, seu desenvolvimento tomou rumos singulares, bastante marcado pela experiência do conflito global, que ficaram visíveis a partir das primeiras classes fabricadas no pós-guerra. Inicialmente houve uma ênfase nos contratorpedeiros grandes e de um incremento significativo no seu armamento antiaéreo. Neste último ponto, é simbólico que os britânicos chegaram a sacrificar tubos de torpedo de seus navios para substituí-los por qualquer arma capaz de atacar aviões, inclusive canhões de tiro rápido obsoletos (GARDINER e BROWN, 1992).

Os novos contratorpedeiros britânicos eram resultado do refinamento dos desenhos das unidades da época do conflito, representando uma evolução simples que enfatizava maiores capacidades antiaéreas. Itália e França focaram no desenvolvimento de versões

ataque, o poder de penetração do armamento era ampliado e a aeronave ficava menos vulnerável ao fogo antiaéreo (GARDINER e BROWN, 1992; BRODIE, 1969)

grandes, o que culminou na construção de alguns “super contratorpedeiros”, como o francês *Chacal*, cujo deslocamento superava as duas mil toneladas. O Japão foi outro país que se destacou na fabricação destes tipos maiores de embarcações, dando ênfase no uso de torpedos, o que levou o país a fazer importantes avanços tecnológicos com esta arma. No final da década, o país iniciou o desenvolvimento de um novo tipo de torpedo, conhecido como “lança longa”, cujo alcance e poder de impacto era superior a qualquer modelo. As táticas nipônicas previam que seus contratorpedeiros atacariam com seus torpedos e fugiriam, de modo a aproveitar o alcance maior de suas armas e fustigar a reação dos adversários. Em complemento à esta arma, os japoneses introduziram, a partir da classe *Fubuki* de 1928, canhões de 127 mm de duplo propósito, capazes de disparar em ângulos elevados que eram úteis tanto para combater navios de superfície como aviões (GARDINER e BROWN, 1992).

Itália, França e Japão também construíram uma série de torpedeiras grandes durante esse período. Essencialmente contratorpedeiros menores e rápidos, estes barcos eram úteis no contexto de combate em águas confinadas, onde poderiam aproveitar ao máximo sua velocidade sem o risco de perderem sua capacidade de navegação. Norte-americanos e britânicos não se interessaram essas embarcações; de fato, as potências navais deram pouca atenção ao desenvolvimento das pequenas belonaves de superfície, que em geral tiveram como única mudança significativa a adição de armamento antiaéreo ou de canhões de duplo propósito. Navios-mineiros e de escolta foram fabricados em números reduzidos em todas as potências navais, o que acabaria contribuindo para o abandono de algumas inovações desenvolvidas durante a Grande Guerra (GARDINER e BROWN, 1992).

Um dos assuntos que levantou polêmicas na conferência naval em Washington foi sobre o futuro dos submarinos. Ao final da guerra, houve uma ampla desmobilização desses barcos em todas as potências navais, porém a Grã-Bretanha, principal vítima deles, passou a pressionar pela sua supressão. Com o clima favorável ao desarmamento, os britânicos conseguiram impedir que os alemães pudessem ter estas embarcações ao incluir uma cláusula no Tratado de Versalhes específica sobre o assunto, porém seus esforços com as potências navais não tiveram o resultado esperado. Em Washington, a proposta inglesa foi contestada pelos demais países – especialmente a França – que consideravam esse barco útil e que poderia ser usado legitimamente contra o comércio inimigo sem que isso violasse a lei internacional. Ao final da conferência, não houve concordância entre as potências e nenhuma restrição foi aplicada aos submarinos (GARDINER e BROWN, 1992).

No que se relaciona ao desenvolvimento tecnológico deles, a década de 1920 foi marcada por polêmicas e experimentação, contudo não houve um processo de inovação extraordinário (BRODIE, 1969). A principal novidade foi o surgimento do submarino-cruzador. A partir da Grande Guerra, os submarinos passaram a ser equipados com canhões pequenos que serviam tanto para atacar navios desarmados na superfície, o que permitia economizar o uso dos torpedos, mais caros e escassos, contra embarcações maiores e mais protegidas. O desenvolvimento do submarino-cruzador, inicialmente produzido pelos alemães, chamou a atenção de britânicos e franceses, que construíram algumas unidades deste tipo no pós-guerra, algumas que incluíam mesmo um hangar para um pequeno hidroavião. O mais impressionante destes navios foi o francês *Surcouf*, que ficou pronto apenas em 1934, tinha 3,25 mil toneladas e dois canhões de 203 mm (GARDINER e BROWN, 1992).

Oficiais argentinos e brasileiros acompanharam atentamente as discussões sobre limitação naval em Washington. Entre estes últimos existia uma preocupação de que os acordos debatidos na capital norte-americana poderiam inviabilizar seus planos de incorporar novas unidades. No final de 1921 o então adido naval brasileiro em Londres, capitão Burlamaqui, escreveu ao Almirantado britânico sobre a possibilidade de venda de até oito avisos (*sloops*), de preferência unidades da classe *Arabis*. O pedido foi enviado justamente durante a conferência naval e, por esta razão, havia uma preocupação quanto à possíveis objeções políticas ao negócio, já que os norte-americanos estavam se esforçando para proibir qualquer transferência de navios de guerra a nível governamental.³¹¹ Na avaliação do Almirantado, como essas pequenas unidades eram utilizadas para funções de patrulha, possivelmente estariam fora dos termos negociados em Washington. Apenas cinco unidades da classe *Arabis* estavam disponíveis e, portanto, seria necessário complementar a proposta brasileira com mais três navios similares da classe *Acacia*.³¹²

Diante da disposição britânica nas conversas, os brasileiros decidiram expandir as negociações para outros navios. Em novas cartas em janeiro de 1922, o capitão Burlamaqui informou que a Marinha estava agora considerando a aquisição de dois ou mais cruzadores

³¹¹ Memorandum: proposed purchase of sloops by Brazil, 23-12-1921. ADM 1/8617/226.

³¹² Anotações no memorando, 4-1-1922 e 9-1-1922. ADM 1/8617/226. As classes *Acacia* e *Arabis* foram construídas pouco depois do início da Grande Guerra, quando o Almirantado percebeu que seriam necessários vários navios de pequeno porte que fossem bastante versáteis, capazes de operações de varredura de minas, patrulha e apoio à comboios. Os *Acacia* tinham 1,2 mil tons e dois canhões de 76 mm; os *Arabis* eram versões dos navios anteriores com maquinário e armamento superiores, com 1,25 mil tons e dois canhões de 120 mm (GRAY, 1985).

das classes *Glasgow* ou similares,³¹³ oito ou mais contratorpedeiros modernos e possivelmente outros tipos de navios.³¹⁴ A ideia era incorporar essas unidades antes de setembro, pois então elas poderiam participar das comemorações do centenário da Independência.³¹⁵ Ao ser informada, a diplomacia britânica se mostrou mais cautelosa, pois entendia que uma venda neste momento poderia afetar os esforços do país nas negociações em Washington. Como eles estavam apoiando restrições para as transferências navais, entendiam que um negócio com o Brasil poderia criar repercussões negativas para Londres tanto entre o governo norte-americano como para o público britânico que apoiava as limitações navais.³¹⁶

Além das conversas com o governo britânico, a Marinha também negociava a aquisição de novas unidades com algumas firmas do país. Com a casa A. E. Taylor, a proposta era por nove pequenos navios-patrolha da classe *P*,³¹⁷ enquanto a Thornycroft negociava dois antigos contratorpedeiros da *Royal Navy*, o *Unity* e *Victor*.³¹⁸ Um representante desta última empresa reclamou que enquanto a diplomacia britânica estava reticente para tomar uma decisão, o embaixador italiano no Rio de Janeiro pressionava o governo brasileiro para comprar contratorpedeiros do país.³¹⁹ Entretanto, a esta altura as discussões em Washington tinham chegado à conclusão da proibição das transferências de belonaves. Um dos argumentos utilizados foi justamente impedir tensões e alterações no equilíbrio naval das pequenas potências navais, sobretudo no Mediterrâneo e América do Sul. Após esta decisão, o governo britânico informou que não poderia fornecer navios de guerra dadas as provisões do Tratado Naval de Washington.³²⁰

³¹³ A classe *Glasgow*, mais conhecida como classe *Bristol*, foram construídos entre 1909-1910 e eram classificados como cruzadores leves. Tinham 4,8 mil toneladas e dois canhões de 152 mm e outros dez de 102 mm. É bastante provável que chamaram atenção dos brasileiros porque o *Glasgow* serviu no esquadrão sul-americano da *Royal Navy* e participou da Batalha das Ilhas Malvinas/Falklands em 1914 (GRAY, 1985).

³¹⁴ A. C. Burlamaqui a Oswyn Murray, 5-1-1922. ADM 1/8617/226.

³¹⁵ J. Tilley ao Admiralty, 14-1-1922. ADM 1/8617/226.

³¹⁶ Anotações no memorando (proposed purchase of sloops by Brazil, 23-12-1921), 17-2-1922. ADM 1/8617/226.

³¹⁷ A classe *P* (de *P-Boat*) foi construída entre 1915-1918 com o objetivo de se incorporar pequenos navios muito versáteis. Tinham 613 toneladas e eram armados com um canhão de 102 mm, armamento antiaéreo e alguns tubos de torpedos (GRAY, 1985).

³¹⁸ Memorandum: Foreign powers desirous of purchasing war vessels, 31-1-1922. ADM 1/8617/226. Estes dois contratorpedeiros pertenciam à classe *Acasta*, que foram lançados entre 1912-1913. Tinham 1072 toneladas, três canhões de 102 mm e dois tubos de torpedos (GRAY, 1985).

³¹⁹ Admiralty ao Private Secretary of First Sea Lord in Washington, 11-1-1922. Os britânicos suspeitavam que se tratavam do *Zeffiro*, *Aquilone*, *Turbine* e *Euro*, que eram justamente alguns dos contratorpedeiros que os italianos incluíram na lista de unidades que se propunham a descartar na conferência naval em Washington. D.N.I. (Naval Intelligence Division), 11-1-1922. ADM 1/8617/226. Os três primeiros faziam parte da já mencionada classe *Nembo*, lançados entre 1902-1904 e que os argentinos quase incorporaram no começo do século. O *Euro* pertencia à classe *Lampo* e era ainda mais antigo: foi lançado em 1900 pelo estaleiro alemão Schichau e tinha apenas 315 toneladas (GRAY, 1985).

³²⁰ Washington Delegation, 26-1-1922. ADM 1/8617/226.

Desarmamento e modernização naval

Apesar dos britânicos terem se negado a vender embarcações de segunda mão da *Royal Navy* aos brasileiros, a Marinha obteve um navio daquele país ainda naquele ano. Em 1920 (GRAY, 1985) a Companhia Nacional de Navegação Costeira adquiriu um contratorpedeiro inglês veterano da Jutlândia, o *Porpoise*, para realizar experiências com caldeiras que queimavam óleo combustível (MARTINS, 1985b). Este barco, que pertencia à mesma classe dos navios que foram negociados com a Thornycroft (GRAY, 1985), acabou revendido para a Marinha nos últimos dias da gestão Veiga Miranda, sendo incorporado com o nome *Maranhão*.³²¹ Era muito superior em suas características e mais moderno (lançado em 1913) que as unidades existentes da classe *Pará* (MARTINS, 1985b), porém ainda assim foi considerada uma unidade um tanto quanto antiquada por algumas lideranças da Marinha.³²²

Esta aquisição, contudo, não foi a principal medida tomada pela administração Veiga Miranda para modernizar a força naval brasileira. Desde que assumiu a pasta, uma das mais importantes diretrizes do ministro foi a retomada da ideia de uma missão estrangeira para auxiliar a reorganização da Marinha. Essa iniciativa contava com apoio do presidente (MELLO, 1994) e era considerada muito interessante por Veiga Miranda por duas razões: permitiria o aperfeiçoamento profissional para lidar com as complexas máquinas que eram os modernos navios de guerra e, por outro lado, ofereceria à força naval os mesmos ganhos que ocorriam no Exército, que então contava com uma missão militar francesa cujos resultados eram apontados como excelentes.³²³

Apesar disso, a questão era um tanto polêmica e existiam divergências tanto quanto à conveniência da contratação da missão como também em relação à qual país a forneceria. No primeiro ponto, parte do Almirantado e dos oficiais mais velhos se opunha à vinda de uma missão (VEIGA MIRANDA, 1982). Os quadros mais jovens, por outro lado, se

³²¹ Relatório do Ministério da Marinha, 1923.

³²² Relatório do Ministério da Marinha, 1923.

³²³ Relatório do Ministério da Marinha, 1922. Desde a virada do século XX, em especial após a desastrosa campanha contra Canudos (1896-1897), existia uma percepção entre alguns oficiais reformistas do Exército de que era urgentemente necessário modernizar sua corporação e, para isso, seria necessário apoio estrangeiro. Em 1906 o então ministro general Francisco de Paula Argollo enviou uma primeira turma de jovens oficiais para estágio na Alemanha, medida repetida por seu sucessor na pasta, o também reformista general Hermes da Fonseca. Os jovens oficiais que estagiaram no exterior ficariam conhecidos como Jovens Turcos e defendiam a vinda de uma missão militar alemã para o Brasil, uma medida quase implementada por Hermes quando esteve na presidência. Em 1919, na gestão do civil Pandiá Calógeras e sob influência do resultado da Grande Guerra e da pressão política das oligarquias paulistas, o Exército contratou uma missão militar francesa para auxiliar a sua modernização e reorganização (McCANN, 2009).

mostravam mais favoráveis, especialmente entre aqueles que tinham contatos com os instrutores estrangeiros na Escola de Guerra Naval e os chamados *arquidukes*. Estes eram um grupo de oficiais, sobretudo de especialistas em artilharia, que estagiaram nos Estados Unidos durante a guerra e durante os reparos dos encouraçados brasileiros. Na sua volta ao Brasil, constituíram um núcleo pró-modernizador e, ainda que não tivessem muita influência no topo da hierarquia, buscavam mobilizar uma mudança de rumos na corporação (MARTINS, 1985a; VIDIGAL, 1985).

Uma vez aprovada a missão naval estrangeira, era preciso definir qual seria o país fornecedor. A Marinha rapidamente se dividiu em facções pró-Estados Unidos e pró-Grã-Bretanha, que então rivalizavam pela influência na corporação. Para ambos, a ideia de oferecer uma missão naval aos brasileiros era extremamente interessante, pois permitiria o estabelecimento de uma presença contínua no país que redundaria em ganhos políticos e econômicos, incluindo a venda de material bélico e sobressalentes por décadas. Apesar dos apelos do almirante Caperton, o esquadrão e a comissão norte-americana no Brasil foram retirados do país pouco depois do fim da guerra; por outro lado, alguns oficiais britânicos ficaram no Rio de Janeiro até o início de 1922 (SCHEINA, 1988).

A posição naval do país na região, contudo, não era tão sólida como se possa imaginar. O público doméstico britânico estava frustrado pela ausência de uma vitória na escala de Trafalgar na guerra e pressionava abertamente pelo desarmamento, medida também clamada por razões de economia por causa da crise no pós-guerra. Neste quadro de drásticas restrições financeiras, a *Royal Navy* tinha dificuldades em manter suas habituais missões de “mostrar a bandeira” ou para estabelecer missões navais. Em 1921, Londres anunciou a retirada de seu esquadrão permanente nas águas sul-americanas, bem como de seus dois adidos navais na região (WISE, 2015). A justificativa apresentada era de que as razões econômicas – venda de equipamento – e políticas – contenção da influência norte-americana na região – já não mais se sustentavam, uma vez que o crescimento das marinhas sul-americanas seria lento num futuro próximo e de que Washington já tinha estabelecido uma posição dominante nelas, em especial na peruana,³²⁴ brasileira e argentina. O Almirantado britânico já aludia ao fato de que os dois primeiros destes países já possuíam comissões navais norte-americanas.³²⁵

³²⁴ Uma missão naval norte-americana estava no Peru desde 1920. Segundo o almirante Caperton, o pedido dos sul-americanos foi resultado dos bons resultados da comissão naval no Brasil (SCHEINA, 1988).

³²⁵ Memorandum: Concerning the question of maintaining a naval attaché in South America. D.N.I., 27-5-1921. ADM 116/2129

Os contatos feitos durante a guerra e a pressão do lado pró-Estados Unidos prevaleceram e no final de julho de 1922 o embaixador brasileiro em Washington fez o pedido formal por uma missão naval daquele país, cujo contrato foi assinado em novembro.³²⁶ Os instrutores norte-americanos chegaram ao Brasil em dezembro daquele ano, liderados pelo almirante Carl T. Vogelgesang, o antigo chefe da comissão naval à frente da Escola de Guerra Naval durante o último conflito mundial (SCHEINA, 1988). Num primeiro momento essa iniciativa foi recebida com certa desconfiança por parte da oficialidade brasileira. De acordo com um oficial contemporâneo, Américo Vieira de Mello (1994, p. 100), que foi designado para auxiliar os norte-americanos, uma alta autoridade naval chegou a afirmar que a missão era “um desprestígio para os almirantes”. Vogelgesang, por sua vez, reclamou em algumas ocasiões de que não o consultavam sobre questões que ele deveria ajudar. Não obstante, a missão naval acabou influenciando várias mudanças na Marinha, em especial na Escola de Guerra Naval, exercícios e rotina a bordo das belonaves, na administração burocrática e na compra de alguns materiais bélicos (SCHEINA, 1988).

Os britânicos ficaram bastante desapontados com a vinda da missão naval norte-americana ao Brasil (WISE, 2015) e essa medida irritou profundamente os argentinos, que então sentiram-se traídos por seu antigo fornecedor de encouraçados (DAVIS, 1996). Possivelmente em protesto contra a colaboração naval americano-brasileira, a Armada anunciou ainda em 1921 que não iria mais enviar oficiais para treinamento nos Estados Unidos (SCHEINA, 1988).

O descontentamento argentino foi visto como uma oportunidade pelos britânicos. No final de 1922, sob impacto da recém estabelecida missão naval norte-americana, a *Royal Navy*, que nunca ficou muito satisfeita com sua retirada da região, avaliou que o efeito de economia destas medidas foi pequeno e, por outro lado, provou-se drástico e danoso demais à influência naval e prestígio do país. Para tentar recuperar parte de sua posição e, mais importante, evitar que os Estados Unidos conseguissem “americanizar” as marinhas da região, a diretoria de inteligência naval britânica propunha três medidas, que incluíam o envio de um adido naval para a América do Sul, visitas mais frequentes de navios britânicos à estes países e a oferta de uma missão naval para a Argentina como

³²⁶ DPHDM. Caixa 240, documento nº 06/03/99.

forma de contrabalançar a posição dos norte-americanos no Brasil.³²⁷ Essa última foi proposta em meados de 1923, porém a Armada rejeitou-a.³²⁸

Para Scheina (1988), os argentinos ficaram fora do sistema de missões navais formais implementadas na região durante esta e as décadas seguintes porque prezavam por uma maior liberdade perante a influências estrangeiras para realizar suas aquisições navais por concorrência, bem por um certo orgulho nacional.³²⁹ Neste ponto, é interessante ressaltar a opinião de um oficial britânico contemporâneo, que considerava que seus colegas argentinos eram patriotas e orgulhosos, bem como tinham uma certa restrição perante estrangeiros, apesar de manterem uma cordialidade. Assim, eles desconfiavam das promessas de norte-americanos e europeus, considerando que na realidade eles buscavam seus interesses às expensas de seus concorrentes e dos próprios argentinos.³³⁰

A vinda da missão naval no Brasil preocupou a Armada, que considerava que ela poderia ser o primeiro passo para uma futura expansão da Marinha numa aliança militar com os Estados Unidos (GARCIA, 2003). Neste quadro, os argentinos avaliavam que estavam num estado de inferioridade perante seus rivais sul-americanos por quatro razões: 1) seu programa naval de 1908 ainda não fora completado; 2) a obsolescência de grande parte de sua esquadra em virtude do progresso tecnológico durante a última guerra; 3) a modernização dos encouraçados brasileiros nos Estados Unidos e a vinda da missão naval deste país; 4) a chegada do único *superdreadnought* da região, o chileno *Almirante Latorre*, que foi incorporado em 1920 (MONTENEGRO, 2002).³³¹ Desta maneira, consideravam muito importante renovar sua frota o mais breve possível.

Após o retorno dos oficiais enviados aos Estados Unidos para se especializarem em submarinos, a Armada passou a intensificar seus esforços para adquirir este tipo de barco. Dois deles, os tenentes Eduardo A. Ceballos e Vicente Ferrer, foram nomeados como responsáveis por negociar a aquisição dos submarinos e em 1922 retornaram aos Estados

³²⁷ Memorandum: Proposed Re-appointment of a Naval Attaché to South America and General Policy to Restore British Prestige in South America. D.N.I., 30-11-1922. ADM 116/2129.

³²⁸ Rascunho ao Foreign Office: Asst. Attaché to South America, 18-1-1928. ADM 1/8728/173.

³²⁹ Isso não impediu, contudo, que os argentinos contratassem uma pequena missão italiana para auxiliar na organização de sua aviação naval (SCENNA, 1980).

³³⁰ A. B. Wake, 9-12-1927. Report on the Argentine Navy. ADM 1/8728/173.

³³¹ Os dreadnoughts chilenos não estavam completados quando a guerra começou e foram confiscados pela *Royal Navy*. O *Almirante Latorre* foi renomeado como *Canada*, enquanto o *Almirante Cochrane* foi convertido, durante sua construção, no porta-aviões *Eagle*. Ainda durante o conflito, os britânicos forneceram submarinos para os chilenos como forma de compensar as requisições dos encouraçados e contratorpedeiros encomendados; após a guerra, ofereceram dois cruzadores de batalha da classe *Invincible* como substitutos pelo *Eagle*, porém o negócio não foi para frente (SCHEINA, 1988).

Unidos com este objetivo, porém não obtiveram resultados positivos (DESTÉFANI, 1991b).

Na Europa, por outro lado, existiam oportunidades mais interessantes. No final de 1921 os argentinos receberam uma intrigante proposta para a aquisição de submarinos de modelo alemão.³³² Em fevereiro do ano seguinte os tenentes Ceballos e Ferrer receberam instruções para ir à Alemanha discutir, com discrição, o tema com o empresário Hugo Stinnes Jr, diretor do grupo que se propunha a construir as unidades e que tinha ligações com o estaleiro Germaniawerft.³³³ Como o país estava proibido de fabricar de submarinos pelos termos do Tratado de Versalhes, a proposta era de que as unidades seriam construídas com desenho e supervisão germânica num estaleiro estrangeiro, inicialmente no sueco Oresundsvärvert, em Landskrona, porém os argentinos ficaram insatisfeitos com as garantias e termos apresentados, o que os levou a preferir a firma holandesa Fijenoord, de Roterdã.³³⁴ A oferta, feita em meados daquele ano, era por dois submarinos baseados em modelos utilizados pelos alemães durante a guerra: as unidades costeiras *UB III*, de 515 toneladas, e os *U-boots* do tipo *Mobile-Machungs* (MS), de 830 toneladas.³³⁵

Os tenentes argentinos avaliavam que a encomenda deveria ser, no mínimo, de seis unidades, já que os chilenos possuíam esse número de submarinos e os brasileiros metade. Por esta razão, consideravam interessante acertar a construção por seis belonaves menores, de 515 toneladas, e caso sobrassem fundos, poderiam adquirir também os de 830 toneladas, que seriam bastante adequados para operações em águas mais tempestuosas no Atlântico.³³⁶ O arriscado negócio pelos submarinos não foi fechado, porém isso não impediu a Armada de adquirir outras belonaves. No começo de 1922 foi acertado com a casa Stinnes a venda de dez avisos/navios-mineiros alemães usados,³³⁷ quatro unidades da classe *M 27* e seis da *M 57* (GRAY, 1985).³³⁸ Foram incorporados no final do ano como a classe *A* (depois renomeada como *Bathurst*) e tinham 550 toneladas e três canhões de 75

³³² DEHN, Caixa 237. Propuesta de los técnicos alemanes, 21-9-1921.

³³³ DEHN, Caixa 235. Cap. León L. Scasso a tenente Eduardo Ceballos, 14-2-1922.

³³⁴ DEHN, Caixa 237. E. Ceballos e V. Ferrer ao ministro de marina, 7-8-1922.

³³⁵ DEHN, Caixa 237. E. Ceballos e V. Ferrer ao ministro de marina, 16-5-1922. A classe *UB III* (ou *UB 48*) foram o tipo mais construído pelos alemães durante a guerra (89 unidades a partir de 1917) e eram armados com 5 tubos de torpedos e um canhão de 88 mm. Os modelos MS eram da classe *U-93*, construídos em dois grupos (*U-93* a *U-114* e *U-160* a *U-164*) entre 1916 e 1918. Tinham como armamento seis tubos de torpedos e um canhão de 105 mm (GRAY, 1985).

³³⁶ DEHN, Caixa 237. E. Ceballos e V. Ferrer ao ministro de marina, 16-5-1922.

³³⁷ Memoria del Ministerio de Marina, 1922.

³³⁸ Originalmente, a classe *M 27*, de 1916, tinha 480 toneladas e era armada com dois canhões de 105 mm; os *M 57*, fabricados entre 1917 e 1918, tinham 500 toneladas e mesmo armamento principal (GRAY, 1985).

mm. Entre 1923 e 1931 oito unidades tiveram o maquinário alterado para queimarem combustível óleo (SIDDERS, 1991).

A chegada dessas unidades coincidiu com importantes mudanças no cenário político na Argentina e no Brasil. Neste primeiro país houve a eleição e posse de um novo presidente, Marcelo Torcuato de Alvear, que apesar de filiado à UCR, pertencia às oligarquias argentinas e tinha uma orientação política mais conservadora que seu antecessor. Sua ascensão ao governo marcou uma ruptura entre os radicais, que então se dividiram: os *yrigoyenistas*, partidários do ex-presidente, e os *antipersonalistas*, ligados à Alvear. O novo presidente tinha uma relação bastante diferente de seu antecessor com as forças armadas, algo que ficou evidente logo nas suas escolhas para as pastas militares, onde selecionou oficiais de perfil conservador e com grande prestígio entre seus pares: o então coronel Agustín Pedro Justo, diretor do *Colegio Militar*, para o ministério da guerra e o almirante Domecq García, que ainda era presidente do Centro Naval, para a Marinha (ROUQUIÉ, 1982; SCENNA, 1980).

No Brasil, as mudanças políticas foram acompanhadas de turbulências. Parte dos militares estava descontente com o presidente Pessoa desde o início de seu governo, porém uma série de acontecimentos a partir de 1921 agravou a situação, em especial o episódio das cartas falsas atribuídas ao candidato à sucessão presidencial, o governador mineiro Artur Bernardes, visto como hostil aos militares. Após sua eleição, em março, surgiram novos problemas, sobretudo após o fechamento do Clube Militar e a sentença de prisão ao seu presidente, marechal Hermes da Fonseca, no começo de julho. Poucos dias depois, eclodiu uma revolta militar na capital, cujo núcleo mais importante era no forte de Copacabana. A maioria dos rebeldes era de jovens oficiais, capitães e tenentes, que deram nome ao movimento: tenentismo (McCANN, 2009; CARVALHO, 2005).

A Marinha, por sua vez, permaneceu legalista durante a insurreição militar e contribuiu decisivamente para o seu desfecho. No segundo dia de rebelião o encouraçado *São Paulo*, acompanhado do *Minas Geraes* e do contratorpedeiro *Paraná*, bombardeou o forte de Copacabana com seus canhões de 305 mm, obrigando a sua rendição e a saída dos últimos oficiais rebeldes, que lutaram na praia logo em seguida contra a força do Exército enviada para captura-los (CASCARDO, 2005).³³⁹ Além desta ação com as belonaves, dois

³³⁹ A ação provou-se bastante arriscada, pois Veiga Miranda autorizou a ação à luz do dia e numa pequena distância do forte, cujos canhões de 305 mm poderiam afundar o encouraçado sem grandes dificuldades. Curiosamente, alguns meses antes, o ministro tinha manifestado numa reunião com representantes de Bernardes que não estaria disposto a sacrificar um de seus colossos no combate contra uma rebelião militar (CASCARDO, 2005).

aviões navais também participaram das operações contra o forte – o primeiro uso da aviação naval em combate na América Latina – lançando algumas bombas contra os rebeldes (MARTINS, 1985c; SCHEINA, 1988).

Suprimida a revolta, Artur Bernardes assumiu o governo em novembro. Diferentemente de seu antecessor, o novo presidente retomou a tradição de nomear oficiais para as pastas militares, selecionando o general Setembrino de Carvalho para a pasta da guerra e o almirante Alexandrino para a Marinha. Ministro pela terceira vez, sua indicação ao posto teve importantes razões políticas, já que ele tinha relevantes conexões com o jogo partidário e oferecia um perfil útil caso o presidente desejasse empregar a Marinha para fins políticos (CASCARDO, 2005).

Os novos governos em Buenos Aires e Rio de Janeiro não implementaram grandes mudanças nas relações entre os dois países, que então continuava a ser marcada por queixas e desconfianças, sobretudo após os brasileiros contratarem a missão naval (GARCIA, 2003). Os Estados Unidos tinham superado os britânicos em importância política e econômica no Brasil e mesmo na Argentina, porém existiam conflitos na relação entre norte-americanos e argentinos, já que eram concorrentes na exportação de alimentos e Washington tinha uma política bastante protecionista para seus produtos. Desta forma, Buenos Aires tendia a enfatizar suas relações com Londres, enquanto os brasileiros faziam o mesmo com os norte-americanos e a rivalidade entre as duas grandes potências também se refletia nas relações entre os dois sul-americanos. Cabe ressaltar, contudo, que os governos argentino e brasileiro não eram agentes passivos da competição anglo-americana, mas que também estavam envolvidos num antagonismo pela hegemonia regional no qual implementavam políticas de equilíbrio de poder (BANDEIRA, 2010). Como lembra Paradiso (2005), existia uma preocupação nesta época, sobretudo entre os brasileiros, mas presente nos dois países, de que o desenvolvimento econômico do rival pudesse afetar o equilíbrio de poder existente entre eles ao permitir um maior investimento nas forças armadas ou em obras de infraestrutura, algo que ficaria evidente na V Conferência Pan-Americana em Santiago em 1923.

Desde a aprovação do Tratado Naval de Washington, os Estados Unidos estavam determinados a levar as limitações desse acordo para todos os países (GARCIA, 2003). A pauta do desarmamento foi discutida na assembleia da Liga das Nações ainda em 1922 e no ano seguinte os países da América Central também assinaram uma convenção para limitação de armamentos (MONTENEGRO, 2002). Neste quadro, o Chile propôs a inclusão de um item similar para os debates na conferência pan-americana, que ficaria

conhecida como a Tese XII e previa o desarmamento regional e restrições nos gastos militares. Os norte-americanos apoiaram a iniciativa de Santiago e tanto no Rio de Janeiro como em Buenos Aires existia a desconfiança de que a real motivação por trás da proposta chilena era em agradar Washington, tendo em vista que este país iria arbitrar sobre questões territoriais entre o Chile e Peru (GARCIA, 2003).

As negociações entre os três grandes países sul-americanos centraram-se na limitação dos armamentos navais e foram bastante conturbadas, marcadas pelo embate entre a delegação brasileira, que queria impedir qualquer acordo que perpetuasse sua inferioridade naval, e argentina, que buscava um acordo que mantivesse o status quo favorável sem implicar em gastos elevados em novas aquisições (VIDIGAL, 1985).³⁴⁰ Neste ponto, é interessante observar o quadro abaixo, elaborado pela Marinha do Brasil na época, que apresenta uma comparação entre as três marinhas sul-americanas.³⁴¹

Quadro 7: Marinhas sul-americanas, 1923			
<i>Dados</i>	Brasil	Argentina	Chile
Número de navios	42	71	54
Deslocamento total	79.784	203.133	113.666
Canhões de grosso calibre	28	44	24
Canhões de médio calibre	92	140	93
Canhões de pequeno calibre	150	189	219
Tubos de torpedos	33	65	97

Além destes dados quantitativos das esquadras, a inferioridade brasileira também era manifesta em outros elementos importantes para avaliação do poder naval de um país, incluindo a infraestrutura em terra (número e aparelhamento de portos militares, bases, arsenais, etc) e o fornecimento de combustível nacional (no qual o Brasil era dependente do exterior enquanto a Argentina contava com suas reservas de petróleo na Patagônia e o Chile com suas minas de carvão).³⁴²

De qualquer maneira, os chilenos iniciaram as negociações propondo a adesão dos sul-americanos aos limites qualitativos das características das belonaves segundo o Tratado de Washington e uma redução proporcional das esquadras existentes nos próximos cinco anos. Essa sugestão não atendia aos interesses dos brasileiros, já que cimentaria o

³⁴⁰ Para uma discussão mais aprofundada destes debates, ver Garcia (2003), Montenegro (2002), Martins (1985a) e Vidigal (1985).

³⁴¹ Relatório do Ministério da Marinha, 1923, p. 24. Os dados incluem todas as embarcações existentes, abarcando também os navios auxiliares. Cabe ressaltar também que a classificação do calibre dos canhões desta tabela é um pouco diferente da utilizada por este trabalho, pois inclui a artilharia de 8 polegadas (203 mm) entre os canhões de grosso calibre.

³⁴² Relatório do Ministério da Marinha, 1923.

status quo naval desfavorável ao país. Como contraproposta, os delegados do Brasil apresentaram a ideia de um teto de 80 mil toneladas, aplicáveis apenas aos dreadnoughts e navios com mais de 10 mil toneladas de deslocamento, válidas por cinco anos, rejeitando qualquer restrição para demais embarcações. A questão mais polêmica era o valor destinado aos encouraçados. O limite proposto pelos brasileiros permitiria ao país não só manter os navios que possuía (os *Minas Geraes* eram avaliados em cerca de 38 mil toneladas) como também possibilitaria a aquisição de um terceiro dreadnought no teto máximo do Tratado de Washington, com 35 mil toneladas (GARCIA, 2003; MARTINS, 1985a; VIDIGAL, 1985).

A Argentina, por sua vez, replicou a proposta sugerindo um teto de 55 mil toneladas para navios capitais (que equivalia ao deslocamento dos dois *Rivadavia*), 25 mil para porta-aviões, 60 mil para belonaves de superfície e 15 mil para submarinos. Esta proposta não interessava à diplomacia brasileira e chilena, pois impediria o Brasil de obter um novo encouraçado de grandes dimensões enquanto o Chile poderia, no máximo, se equiparar aos rivais transandinos (MONTENEGRO, 2002). Diante do impasse, o próprio presidente chileno, Arturo Alessandri, entrou nas negociações, propondo um limite de 66 mil toneladas para navios capitais pelos primeiros cinco anos de vigência do acordo, que se elevariam para 90 mil toneladas após esse período (GARCIA, 2003).

Os delegados argentinos e brasileiros rapidamente repudiaram essa sugestão, já que ela viabilizava a aquisição de um encouraçado nos limites do Tratado de Washington para os chilenos neste primeiro momento e impedia qualquer um dos dois outros países de fazer o mesmo. Os primeiros insistiram na sua sugestão de 55 mil toneladas, afirmando que qualquer limite superior a este valor contrariava o espírito das negociações, uma vez que fomentaria a incorporação de novas unidades. A argumentação argentina deixou o Brasil numa posição difícil, pois ou o país aceitava a formalização de um status quo naval desfavorável a si ou poderia ser acusado de nação militarista com pretensões de hegemonia continental. No fim, apesar de novos esforços dos norte-americanos, não foi possível chegar a nenhum acordo diante da firme posição argentina, ao mesmo tempo em que os brasileiros ficaram um tanto quanto satisfeitos em não assumir nenhum compromisso que tirasse sua liberdade de ação neste campo (VIDIGAL, 1985; MONTENEGRO, 2002).

Posteriormente, este mesmo assunto também foi debatido pelos três países na Conferência Naval de Roma em 1924, patrocinada pela Liga das Nações e que pretendia estender as restrições para as potências navais secundárias. A ideia inicial era limitar a quantidade de navios capitais em 81 mil toneladas para a Argentina (algo que deixaria o

país com restrições idênticas à Espanha e atrás apenas das cinco potências signatárias do Tratado de Washington e da União Soviética), 45 mil para o Brasil e 35 mil para o Chile. Os delegados brasileiros e chilenos clamaram por um incremento nos valores deles para chegar à posição idêntica dos argentinos, porém as negociações na capital italiana não tiveram nenhum resultado prático, já que os países convidados requisitaram limites muito altos (MONTENEGRO, 2002).

Ao final não houve nenhum acordo sobre limitação de armamentos navais envolvendo Argentina e Brasil neste período. De certa maneira, como ressaltou Martins (1985a, p. 207) ao analisar as discussões em Santiago, era um tanto evidente o “artificialismo daquela conferência, que se referia ao desarmamento de países desarmados e incapazes de se armarem”, sobretudo na escala que negociaram. Não obstante, ambos buscaram renovar suas forças navais nos anos seguintes, quando novos programas navais – alguns deles bastante ambiciosos – foram propostos.

À frente do ministério da Marinha pela terceira vez, o já idoso almirante Alexandrino anunciou que sua administração teria quatro diretrizes básicas: 1) a renovação do material flutuante, 2) a ampliação dos serviços de aviação, submarinos e minas, 3) o estabelecimento de bases pelo litoral brasileiro e 4) o ressurgimento da indústria de construção naval, bem como o apoio à siderurgia. Entretanto, o ministro reconhecia que existiam sérias limitações no campo financeiro, bem como compromissos internacionais que impactavam seus planos.³⁴³

A prioridade era a renovação e modernização da esquadra, porém Alexandrino apontou que faria isso de modo distinto de suas gestões anteriores, inicialmente investindo nas obras do novo arsenal na Ilha das Cobras e na base naval na capital para garantir a conservação dos navios existentes e que desejava adquirir. Apesar dessa mudança de posicionamento, ele não perdeu velhos hábitos e revogou grande parte das medidas tomadas por seus antecessores. Simbólico destas disposições, atacou a decisão do novo porto militar, dizendo-se “contra essa construção fabulosa que, em sonhos de megalomania, se pretendia levar a diante”.³⁴⁴ Em 1924 essa medida foi sepultada definitivamente (MARTINS, 1985a).

Alexandrino apresentou um ambicioso programa naval no início de 1923 com o objetivo de completar os seus planos de 1906. Desta maneira, previa a aquisição de um encouraçado de 35 mil toneladas, um cruzador de 10 mil toneladas, cinco contratorpedeiros

³⁴³ Relatório do Ministério da Marinha, 1923.

³⁴⁴ Relatório do Ministério da Marinha, 1923, p. 37.

de mil a 1,2 mil toneladas, cinco submarinos de 800 a mil toneladas, um navio *porta aeroplanos*, vinte e uma unidades para guerra de minas (um *navio mineiro*, dez *lança minas* e dez *caça minas*) e um barco hidrográfico. Para parte destas aquisições, o ministro anunciou que já contava com um crédito de 100 mil contos aprovado pelo Congresso.³⁴⁵

Alexandrino explicou com mais detalhe algumas das razões pelas quais incluiu navios tão formidáveis no seu programa. Em relação ao encouraçado e o cruzador, o ministro ressaltou que as grandes unidades de superfície eram, na sua visão, determinantes para o poder naval; as grandes dimensões destes dois tipos de belonaves eram justificadas por serem os limites impostos pelo Tratado Naval de Washington e que não faria nenhum sentido encomendar unidades com capacidades inferiores às potências navais. Por esta razão, previa que os canhões principais do encouraçado teriam 16 polegadas (406 mm), enquanto do cruzador teria metade desse valor, 8 polegadas (203 mm). Quanto aos contratorpedeiros e submarinos, suas dimensões eram explicadas pela experiência da última guerra, que favoreceu um incremento no tamanho deles. Por fim, Alexandrino não oferece muitos esclarecimentos pela inclusão do porta-aviões, limitando-se a dizer que caberia ao país uma unidade “com as características que melhor possam salvaguardar os interesses do Tesouro e os da Marinha”.³⁴⁶

É interessante ressaltar que esta foi a primeira vez em que este tipo de navio foi incluído nos planos de renovação naval. Para Vidigal (1985), sua adição é intrigante e um tanto aleatória, já que a maioria da oficialidade brasileira parecia não se interessar por estas belonaves. A visão dominante seria expressa de acordo com as impressões do capitão e deputado Armado Burlamaqui (1923, p. 76-77), que declarou na Câmara que

(...) uma força que tenha porta-aviões, arma de efeito ainda limitado, e que só poderá ser agressiva dentro de um pequeno raio de ação, denuncia o seu propósito de agressão e a sua preparação consequente a esta finalidade, ou pelo menos, a estas intenções.

Não será mais uma organização de defesa, que é a que pensamos deve ter e realmente tem a nossa esquadra.

Para agir neste caráter, que não implica de forma alguma passividade, a esquadra brasileira não precisa, por enquanto, de navios porta-aviões.

Estes terão, ao longo de nosso extenso litoral, os suficientes pontos de apoio para descobrir, afastada de nossa costa, a força que nos vier atacar e dar os esclarecimentos convenientes para aplicação e desdobramento dos meios de defesa.

³⁴⁵ Relatório do Ministério da Marinha, 1923.

³⁴⁶ Relatório do Ministério da Marinha, 1923, p. 22. Alexandrino não ofereceu maiores explicações para os demais tipos de belonaves incluídos no seu programa. No que se refere às unidades para guerra de minas, limitou-se a afirmar que tais unidades tinham como objetivo preparar a defesa nacional neste campo e que previa utilizar inclusive a indústria nacional para a fabricação desses armamentos. Os *lança minas* se referem aos pequenos navios especializados na colocação destas armas, enquanto os *caça minas* são para detecção delas. O ministro não oferece nenhuma descrição sobre qual seria a função ou características do *navio mineiro* incluído no programa; é possível que a embarcação serviria como varredor (recolhimento e desativação das minas), capitânia ou *tender* das demais unidades.

O limite de percurso dos atuais aviões é mais do que o bastante para o serviço de esclarecimento útil para a defesa das costas.
Os navios porta-aviões só podem convir, portanto, às esquadras que pretendam dominar o mar e levar a guerra para longe de suas costas.

Não obstante, no final de 1922, muito provavelmente sob ordens de Alexandrino, a Marinha estudou a ideia de converter dois antigos navios mercantes alemães, o *Aracaju* (ex-*Persia*) e o *Sabará* (ex-*Monte Penedo*), em porta-aviões (SCHEINA, 1988).³⁴⁷

De qualquer maneira, Alexandrino justificou seu ambicioso programa naval por duas razões centrais: o estado ruim do material existente e, de maneira mais discreta, a importância de se reestabelecer a supremacia naval sobre a região. Ele lembrou que apenas os encouraçados, modernizados recentemente nos Estados Unidos, e os cruzadores da classe *Bahia*, que então estavam no estágio inicial de seus amplos reparos no estaleiro brasileiro Laje, eram adequados. Alexandrino também ressaltava a posição do Brasil nas conferências internacionais de desarmamento de não aceitar o status quo existente, uma vez que essa decisão implicaria em evidentes condições de inferioridade perante Argentina e Chile.³⁴⁸

A comparação com estes dois países também foi usada pelo capitão Burlamaqui (1923) nas discussões no Congresso como justificativa para investimentos maiores na Marinha. Na sua visão, o Brasil necessitava de um poder naval superior aos vizinhos do Cone Sul, já que o país teria que proteger uma extensão de costas, população próxima do litoral e volume de comércio marítimo muito superiores a qualquer outra nação sul-americana. Durante os debates sobre o orçamento da Marinha no final de 1923, Burlamaqui ventilou uma nova e ainda mais audaciosa proposta de programa naval, que previa aquisições para um período de dez anos visando a renovação completa da esquadra, que passaria a contar com quatro encouraçados de 35 mil toneladas, oito cruzadores, dezesseis contratorpedeiros e vinte e quatro submarinos (divididos em dois grupos de doze unidades oceânicas e costeiras).

A tendência por planos ambiciosos continuou no ano seguinte quando, a pedido do ministro Alexandrino, a missão naval norte-americana elaborou um programa naval de dez anos que estabeleceria uma força com 70 mil toneladas em encouraçados, 60 mil toneladas

³⁴⁷ Estes dois navios foram confiscados pelo governo brasileiro por ocasião de sua entrada na Grande Guerra, em 1917. Tinham respectivamente 3,5 mil e 3,7 mil toneladas (DARÓZ, 2016), um deslocamento notadamente pequeno quando se pensa nas dimensões de um navio aeródromo.

³⁴⁸ Relatório do Ministério da Marinha, 1923.

em cruzadores, 15 mil toneladas em contratorpedeiros e 6 mil toneladas em submarinos.³⁴⁹ Assim como as propostas anteriores, essas aquisições teriam custo bastante elevado e, se esperava, seriam feitas em estaleiros nos Estados Unidos. A magnitude da sugestão da missão alarmou o departamento de estado, que temia que a realização deste programa criaria uma corrida armamentista na América do Sul e que inevitavelmente afetaria os planos norte-americanos para a região. O secretário de estado, Evans Hughes, chegou a ameaçar a retirada da missão no Brasil caso esses planos avançassem (SCHEINA, 1988).

Apesar destas sugestões, todas estas propostas de programas navais eram simplesmente inviáveis, tanto pelo alto custo, incompatível com as dificuldades financeiras vivenciadas pelo país, como também por considerações políticas, já que iam na contramão de uma época que pautava medidas de desarmamento. Neste sentido, Alexandrino reconheceu que os 100 mil contos aprovados pelo Congresso para modernização naval poderiam induzir o público brasileiro e estrangeiro que o país tinha retomado uma aspiração armamentista, porém ressaltava que esse valor somente cobria os gastos assumidos pela administração anterior e as obras em várias instalações em terra, como a do arsenal na ilha das Cobras, o novo prédio para o ministério e do hospital da Marinha.³⁵⁰ Para piorar o cenário, o presidente Bernardes adotou novas medidas monetárias ortodoxas a partir de fins de 1924 (FAUSTO e DEVOTO, 2004), o que diminuiu ainda mais a possibilidade de uma renovação da esquadra mais ampla.

Neste cenário, Alexandrino alterou seus planos, passando a defender uma renovação mais modesta. Sua prioridade era comprar novos cruzadores, contratorpedeiros e submarinos. Em relação aos primeiros, a Marinha contava apenas com os *scouts*, que então estavam há dois anos em obras para modernização, e o *Barroso*, que por sua idade avançada estava prestes a dar baixa.³⁵¹ A situação era mais crítica para os contratorpedeiros, pois as unidades da classe *Pará* não apenas estavam obsoletas como também ficavam em consertos de maneira quase ininterrupta,³⁵² enquanto os submarinos,

³⁴⁹ Tomando-se como referência as especificações dos navios propostos por Alexandrino no programa naval anterior, este provavelmente era composto por dois encouraçados, seis cruzadores, dez a quinze contratorpedeiros e seis a oito submarinos.

³⁵⁰ Relatório do Ministério da Marinha, 1924.

³⁵¹ Relatório do Ministério da Marinha, 1924.

³⁵² No período de 1920 a 1925, por exemplo, o *Santa Catharina* esteve em prontidão operacional apenas entre janeiro e novembro de 1920, ficando todo tempo posterior parado em reparos. A situação não era muito melhor nos outros contratorpedeiros. Relatório do Ministério da Marinha, 1925.

encontravam-se em condições um pouco melhores. Em relação aos últimos, o ministro ressaltava que eram “a arma do mais fraco” e extremamente úteis para a defesa costeira.³⁵³

O novo programa naval proposto pelo ministro no início de 1924 era constituído de um cruzador de 10 mil toneladas, cinco contratorpedeiros médios e cinco submarinos, também de tamanho médio. Na sua avaliação, o custo total deste programa seria £ 3,34 milhões de libras, pagos num prazo de três anos. A incorporação de encouraçados, por sua vez, ficaria postergada até que este programa fosse concluído.³⁵⁴

Para dar início aos seus planos, Alexandrino vendeu o encouraçado “guarda-costas” *Deodoro* ao governo mexicano – onde ganhou o nome de *Anáhuac* (CHESNEAU, 1997) – numa operação que rendeu 80 mil contos, que complementado por um pequeno valor adicional permitiria a aquisição de um dos submarinos propostos.³⁵⁵ Além disso, o ministro mobilizou toda sua influência política para angariar apoio ao seu projeto, obtendo adesão do chanceler brasileiro, Félix Pacheco, e do governador da Bahia, Francisco Góes Calmon. O processo avançou rápido e em meados de 1924 o programa naval já estava em discussão no Congresso quando ocorreram novas turbulências políticas no cenário nacional.³⁵⁶

Em julho de 1924 teve início um novo ciclo de rebeliões tenentistas, que estouraram em São Paulo e outras regiões do Brasil. Diferentemente do que ocorreu em 1922, desta vez uma pequena parte da Marinha esteve envolvida nos levantes.³⁵⁷ No Amazonas, alguns navios da flotilha fluvial participaram da insurreição militar naquele estado ainda em julho; em outubro, foi abortada a chamada “Conspiração Protógenes” no Rio de Janeiro, que contava com substancial apoio na aviação naval e na flotilha de submersíveis, quando o líder do movimento, o capitão Protógenes Pereira Guimarães, foi preso pelo governo Bernardes. No mês seguinte houve uma tentativa de sublevação da esquadra na capital federal, mas apenas o encouraçado *São Paulo*, sob liderança do tenente Hercolino Cascardo, e a torpedeira *Goyaz* se rebelaram. Após trocar disparos contra os fortes que protegiam a baía de Guanabara, o *São Paulo* saiu em direção ao sul do país. O encouraçado seguiu até o Uruguai, onde os rebeldes buscaram exílio (CASCARDO, 2005).

As insurreições em 1924 foram um duro golpe nos planos de Alexandrino. Para o ministro, o levante na capital paulista relegou a sua campanha pela renovação da esquadra,

³⁵³ Relatório do Ministério da Marinha, 1924, p. 35. Além disso, Alexandrino insinuou que o tipo ideal destas embarcações seria o submarino-cruzador, contudo o ministro não propôs adquirir estes modelos.

³⁵⁴ Relatório do Ministério da Marinha, 1924.

³⁵⁵ Relatório do Ministério da Marinha, 1924.

³⁵⁶ Relatório do Ministério da Marinha, 1925.

³⁵⁷ De acordo com Drummond (1986), 44 oficiais da Marinha (contra 294 do Exército) participaram das rebeliões tenentistas entre 1924 e 1927. Era uma pequena minoria no quadro de oficiais da corporação, que no início de 1923 contava com 621 homens na ativa. Relatório do Ministério da Marinha, 1923.

quase vitoriosa no Congresso, para segundo plano na agenda governamental.³⁵⁸ Entretanto, cabe ressaltar que essa explicação, que enfatiza os problemas no Exército como responsáveis pelas dificuldades da Marinha, não revela todo o quadro difícil deste período, omitindo o cenário de agravamento das relações civil-militares como um todo, no qual as autoridades civis tornaram-se bastante desconfiadas de suas forças armadas, bem como do próprio impacto das insurreições ocorridas na Marinha.

Uma das primeiras consequências impostas pelo governo Bernardes após as rebeliões tenentistas foi a redução dos recursos destinados aos militares, especialmente nas verbas extraordinárias para novas aquisições. Essa medida era em parte justificada pela nova política fiscal do governo, mas afetava principalmente dos serviços que estavam mais envolvidos com os levantes, algo que era perceptível mesmo para observadores contemporâneos. Esse era justamente o caso da aviação militar, para a qual o governo deixou de comprar peças e sobressalentes depois de 1921; cinco anos depois, o adido norte-americano observou que “o serviço aéreo do Exército permanece paralisado (...) está claro que o sr. Bernardes não tem confiança em um numeroso contingente do Exército e não quer correr risco de ser bombardeado”. Até os argumentos de que a Argentina estava à frente do Brasil não diminuíram a aversão do presidente (McCANN, 2009, p. 319). O mesmo ocorreu com a aviação naval, que foi chefiada pelo capitão Protógenes por muito tempo e que era um dos principais núcleos do tenentismo na Marinha. Em novembro de 1924, 22 dos 39 pilotos deste serviço tinham sido presos por atividades contra o governo (SCHEINA, 1988); dois anos depois, o relatório ministerial apontou que a rebelião deixou a aviação naval com “grandes claros, que só poderão ser preenchidos dentro de prazo relativamente longo”.³⁵⁹ Efetivamente, essa organização acabou paralisada até 1930 (MARTINS, 1985a).

A partir de janeiro de 1925, todas as obras em instalações terrestres da Marinha foram interrompidas por ordem do presidente, incluindo as do novo arsenal na ilha das Cobras.³⁶⁰ Alexandrino continuou lutando pela aprovação da renovação da esquadra, conseguindo obter a adesão de mais estados para seus planos, incluindo a promessa da Bahia, Minas Gerais e São Paulo de que ofereceriam dez mil contos cada para a modernização naval.³⁶¹ Nesta altura, talvez animado pelo apoio político-financeiro destes estados, o ministro ampliou substancialmente seu programa de aquisições, que agora

³⁵⁸ Relatório do Ministério da Marinha, 1925.

³⁵⁹ Relatório do Ministério da Marinha, 1926, p. 63.

³⁶⁰ Relatório do Ministério da Marinha, 1925.

³⁶¹ Relatório do Ministério da Marinha, 1926.

previam a incorporação de três cruzadores de dez mil toneladas, quinze contratorpedeiros de mil a 1,2 mil toneladas e dez submarinos de mil toneladas, num valor (somado com munições e sobressalentes) total de £ 13,35 milhões. Na avaliação de Alexandrino, era possível pagar estes custos num período de dez anos, com pagamentos anuais de 54 mil contos. Ele também apontava que, caso obtivesse o apoio de mais estados da federação que oferecessem 5% de seus orçamentos anuais para o programa, os custos impostos à união despencariam para metade deste valor.³⁶²

Na sua luta por recursos, o ministro apresentou várias justificativas políticas e econômicas para a renovação naval. Em vários de seus relatórios Alexandrino chamou a atenção de que a conclusão das obras no arsenal redundaria em uma substancial economia nos custos dos reparos feitos nos navios brasileiros, cujos trabalhos eram realizados em estaleiros particulares com altos preços.³⁶³ Neste sentido, ele ressaltou que a renovação da esquadra, caso fosse feita junto com incentivos para indústria da construção naval, do ferro e do carvão, fomentaria o desenvolvimento econômico do país, já que “a Marinha é um dos mais eficazes incitamentos à evolução das grandes indústrias”.³⁶⁴

No aspecto político, o ministro enfatizou o papel da corporação em assuntos de segurança interna. Pouco depois dos levantes tenentistas em São Paulo, o chanceler Félix Pacheco e o governador baiano Góes Calmon circularam uma carta no Congresso, provavelmente a pedido de Alexandrino, afirmando que a Marinha foi fundamental na repressão das insurreições.³⁶⁵ Neste aspecto, as flotilhas fluviais eram particularmente enfatizadas pela sua importância como meios de comunicação e coordenação com forças do Exército no interior do país;³⁶⁶ sua renovação, muito mais barata do que a da frota marítima, redundaria em grandes ganhos em segurança interna e a defesa das fronteiras.³⁶⁷ Apesar disso, as forças fluviais não eram o foco de Alexandrino, que apesar de reconhecer o estado ruim do material, não incluiu belonaves específicas nestas funções em seus programas navais, apesar de sugerir em algumas ocasiões a aquisição de monitores e canhoneiras.³⁶⁸

Os apelos do ministro, contudo, foram em vão e a renovação da esquadra se resumiu à conclusão da modernização dos cruzadores *scout*, que ficaram prontos apenas em 1926³⁶⁹

³⁶² Relatório do Ministério da Marinha, 1925.

³⁶³ Relatório do Ministério da Marinha, 1924; 1925.

³⁶⁴ Relatório do Ministério da Marinha, 1924, p. 9.

³⁶⁵ Relatório do Ministério da Marinha, 1925.

³⁶⁶ Relatório do Ministério da Marinha, 1924

³⁶⁷ Relatório do Ministério da Marinha, 1926.

³⁶⁸ Relatório do Ministério da Marinha, 1923; 1924.

³⁶⁹ Relatório do Ministério da Marinha, 1926.

e tiveram seu maquinário alterado para consumirem combustível óleo (MARINS, 1985b), e a aquisição de um único submarino, pago com os recursos obtidos com a venda do *Deodoro*.³⁷⁰ Após anunciar a concorrência por esta unidade, estaleiros da Itália, Estados Unidos, Grã-Bretanha e França apresentaram várias propostas até maio de 1925, que então foram analisadas por uma comissão brasileira e depois revisadas pela missão naval.³⁷¹ A Eletric Boat pressionou o embaixador dos Estados Unidos, Frederick E. Chapin, para influenciar os brasileiros a aceitarem a proposta da empresa; a missão naval, por sua vez, argumentou em favor dos barcos norte-americanos (SCHEINA, 1988), porém existia uma diferença muito acentuada nos preços requisitados, com grande vantagem para os estaleiros italianos. A escolha final foi a proposta da Ansaldo.³⁷²

A empresa ofereceu um submarino especializado em minas, um desenho modificado da classe *Balila* (CHESNEAU, 1997)³⁷³ com 1,45 mil toneladas, um canhão de 120 mm e seis tubos de torpedos (MARTINS, 1985b). O barco, nomeado *Humaytá*, foi fabricado nos estaleiros Odero-Torni, em La Spezia, e teve sua quilha batida em novembro daquele ano (SOUZA, 1986). Sua construção provou-se demorada, e o navio, cuja expectativa inicial previa sua entrega até o final de 1926,³⁷⁴ só foi lançado ao mar no ano seguinte, chegando ao Brasil apenas em julho de 1929 (SOUZA, 1986).

Após a aquisição do *Humaytá*, a Marinha entrou numa fase de estagnação que durou até o final da Primeira República. Alexandrino continuou à frente da pasta até abril de 1926, quando faleceu e foi substituído pelo almirante Arnaldo Siqueira Pinto da Luz. O novo ministro foi mantido no cargo após a sucessão presidencial, em novembro, que deu início ao governo de Washington Luís (CAMINHA, 1989).

As obras no arsenal da ilha das Cobras foram retomadas ainda naquele ano, principalmente por causa da grande quantidade de material já adquirido, porém os trabalhos avançaram lentamente.³⁷⁵ O ministro Pinto da Luz ponderou que seria necessário transferir o arsenal para um outro local, de forma a tornar possível a permitir uma maior expansão de suas instalações para garantir manutenção e mesmo fabricação de belonaves de grande porte no país, mas o assunto nunca foi retomado propriamente.³⁷⁶ Similarmente,

³⁷⁰ Relatório do Ministério da Marinha, 1926.

³⁷¹ DPHDM, documento nº 02131, Livro de atas da comissão de estudo por submersíveis, 1925.

³⁷² DPHDM, documento nº 02131, Livro de atas da comissão de estudo por submersíveis, 1925; Relatório do Ministério da Marinha, 1926.

³⁷³ Esta classe foi construída entre 1925 e 1928, desenhada a pedido da marinha italiana por um submarino capaz de operar no Mar Vermelho e Oceano Índico a partir das colônias africanas (CHESNEAU, 1997).

³⁷⁴ Relatório do Ministério da Marinha, 1926.

³⁷⁵ Relatório do Ministério da Marinha, 1926.

³⁷⁶ Relatório do Ministério da Marinha, 1927; 1930.

ele defendeu a construção de novas bases navais pelo litoral brasileiro, duas de grande porte em Santa Catarina – local considerado prioritário³⁷⁷ – e Fernando de Noronha, bem como outras menores, para operação de submarinos e contratorpedeiros, na foz do rio Amazonas e no Rio Grande do Sul.³⁷⁸

O material flutuante continuou a se deteriorar neste período, tendo consequências graves, tanto em termos de capacidade de defesa nacional como também num aspecto puramente econômico. O ministro lembrou que como quase todos os navios ultrapassaram sua idade-limite – com exceção dos encouraçados e dos *scouts* – adequada para sua manutenção, os seus custos de conservação tornavam-se altíssimos (em muitos casos, cerca de 50% do valor de uma unidade nova) e os reparos eram apenas provisórios.³⁷⁹ Simbólico das dificuldades enfrentadas, o navio-escola *Benjamin Constant* deu baixa em 1926 após mais de 30 anos de serviço; como não havia nenhum outro navio adequado para a viagem de instrução dos aspirantes, eles foram obrigados a embarcarem num navio do Lloyd Brasileiro em 1928.³⁸⁰ Sintetizando a dramática situação em que a Marinha se encontrava, Pinto da Luz ressaltou que “o problema da renovação da esquadra, pelos retardamentos que tem sofrido, atingiu, pode-se dizer, ao seu auge, isto é, ou o material é renovado, sem delongas, ou o treinamento do pessoal tornar-se-á impraticável pela ausência de navios capazes de se fazerem ao mar”.³⁸¹

Os apelos do ministro, contudo, não tiveram muito eco. Em 1927, ele criticou seus antecessores por parte da situação, já que

a aquisição periódica de unidades, aos arrancos e subordinada a ideias e impressões do momento, tem sido o método por nós seguido. Dessa orientação tem resultado crises, como a atual, isto é, a esquadra, por falta de renovação metódica e constante, achar-se, toda ela, com sua vida esgotada, necessitando renovação total.³⁸²

Pinto da Luz anunciou que o Estado Maior da Armada estava preparando um novo programa naval ainda naquele ano,³⁸³ porém ele nunca se tornou público. O ministro ressaltou a necessidade de adquirir unidades mais baratas, como o navio-escola, contratorpedeiros e submarinos;³⁸⁴ mas aparentemente também houve alguns flertes com

³⁷⁷ Relatório do Ministério da Marinha, 1930.

³⁷⁸ Relatório do Ministério da Marinha, 1927.

³⁷⁹ Relatório do Ministério da Marinha, 1928. Um exemplo disso era a modernização dos encouraçados, considerada inadiável pelo ministro em 1930. Segundo ele, o custo desta operação nos dois navios equivaleria ao menos 50% do valor de um encouraçado novo ou o preço de um cruzador de 10 mil toneladas. Relatório do Ministério da Marinha, 1930.

³⁸⁰ Relatório do Ministério da Marinha, 1928.

³⁸¹ Relatório do Ministério da Marinha, 1930, p. 15-16.

³⁸² Relatório do Ministério da Marinha, 1927, p. 25-26.

³⁸³ Relatório do Ministério da Marinha, 1927.

³⁸⁴ Relatório do Ministério da Marinha, 1928.

a possibilidade de obter belonaves de maior porte. Em 1927, a missão naval norte-americana requisitou à comissão de construção e reparos da *US Navy* por desenhos por um encouraçado de apenas 15 mil toneladas e quatro canhões de 381 mm, que foram fornecidos em julho. No começo do ano seguinte, o pedido foi revisado, no qual se pediu um incremento no deslocamento para 20 mil toneladas (SCHEINA, 1988). Entretanto, aparentemente existia um certo receio na Marinha em relação a aquisições vultosas, uma vez que na avaliação do Estado Maior da Armada isso poderia gerar uma resposta argentina na forma de uma nova corrida armamentista que o Brasil, com suas dificuldades econômicas, não poderia acompanhar. Na visão do órgão, era necessário adaptar-se à nova situação, o que implicaria numa mudança na estratégia naval brasileira.³⁸⁵ Neste sentido, considerava que

O nosso Corpo de Batalha, ainda mesmo inferior ao argentino, pode manter-se como está, desde que nos conformemos com a condição de “poder latente” que ele representa, sujeitando-os, entretanto, às modificações de que ele necessita para melhorar a sua artilharia e as suas caldeiras.³⁸⁶

Apenas no final do governo Washington Luís houve a aprovação créditos para a aquisição de um navio-escola e três canhoneiras,³⁸⁷ porém nenhuma dessas foi materializada, em grande parte por causa das novas tensões políticas no país.

Após uma conturbada eleição presidencial em março de 1930, que deu vitória ao candidato governista, uma série de eventos em meados daquele ano propiciaram um cenário explosivo, no qual o candidato derrotado nas eleições, Getúlio Vargas, se insurgiu no começo de outubro contra Washington Luís contando com apoio de uma aliança heterogênea de grupos sociais, incluindo os tenentes que se rebelaram durante a década de 1920. Num primeiro momento, a Marinha se manteve legalista e houveram embates entre as forças navais e revolucionárias, sobretudo no litoral catarinense (MARTINS, 1985c). Ao final do mês, incapaz de impedir o avanço dos rebeldes, a cúpula militar do governo, liderada pelos generais Augusto Tasso Fragoso, João Mena Barreto e o almirante Isaías de Noronha depôs Washington Luís e instalou uma junta provisória. Em novembro, entregou o governo à Vargas. Era o fim da Primeira República brasileira.

Se a Marinha do Brasil enfrentou muitas dificuldades para se modernizar na década de 1920, o mesmo não ocorreu na Armada. Quando teve início o governo Alvear, contudo, a difícil situação do imediato pós-guerra ainda vigorava. O novo ministro de marinha, almirante Domecq García, apontou que a Armada estava desenvolvendo suas atividades

³⁸⁵ DPHDM. Relatório anual da Divisão de Planos do Estado Maior da Armada, 1931.

³⁸⁶ DPHDM. Relatório anual da Divisão de Planos do Estado Maior da Armada, 1931, p. 32.

³⁸⁷ Relatório do Ministério da Marinha, 1930.

de forma muito precária por três razões principais: 1) a carência de recursos, 2) a falta de meios adequados, tanto porque o país não completou seu programa naval de 1908, como também por possuir quantidade negligenciável, na melhor das hipóteses, de novas armas, como aviões e submarinos; por fim, 3) a idade avançada de muitas das belonaves existentes. Com exceção dos dreadnoughts e contratorpedeiros de origem alemã, quase todas as demais unidades da marinha foram construídas no século anterior. Entre estas, por exemplo, o ministro lembrou que existiam navios com quase meio século de idade que ainda prestavam serviço para a Armada, como os monitores *La Plata* (então com 47 anos) e o couraçado *Almirante Brown* (42 anos).³⁸⁸

Entretanto, a ascensão do novo presidente marcou uma mudança radical neste cenário. Como vimos, Alvear imprimiu uma relação distinta com suas forças armadas, que se tornaram uma das prioridades do governo. O presidente entendia que os militares tinham certa aversão à Yrigoyen e que ele poderia se beneficiar politicamente de uma relação mais amistosa com eles, o que o motivou a participar constantemente de vários eventos de caráter cívico-militar junto aos clubes castrenses. Além disso, ele ampliou a autonomia das forças armadas, o que na realidade alimentou um processo de “desradicalização” implementado por seus ministros militares, em especial o coronel Justo, que tirava elementos ligados ao ex-presidente de postos importantes para substituí-los por partidários seus. Para Alvear era politicamente interessante ter ao seu lado uma instituição independente, talvez mesmo hostil, à Yrigoyen, pois isso permitiria consolidar seu poder e resistir às pressões de seu antecessor, que em grande medida fora o responsável por sua eleição. Pela primeira vez na história argentina, um presidente não apenas buscou assegurar a lealdade de seus militares como também acertou compromissos com eles (ROUQUIÉ, 1982).

Alvear precisava de forças armadas mais fortes; o expressivo crescimento econômico argentino durante o seu governo ofereceu substanciais recursos para isso. Em 1923, ainda em seu primeiro ano de presidência, ele conseguiu a aprovação de uma ambiciosa lei de armamentos para o exército com um valor de 100 milhões de pesos-ouro, ou 618 milhões de pesos – um valor substancialmente superior ao orçamento anual da corporação – para compra de equipamentos no exterior. Nos anos seguintes, o presidente também ampliou não só os efetivos militares como também os orçamentos ordinários das forças armadas. O valor repassado anualmente ao ministério de guerra, principal

³⁸⁸ Memoria del Ministerio de Marina, 1923.

beneficiário das mudanças, mais que duplicou entre 1922 e 1927, passando de 54 milhões de pesos anuais para 117 milhões (ROUQUIÉ, 1982; POTASH, 1981; MONTENEGRO, 2002).

Como nos lembra Rouquié (1982), não existia nenhuma ameaça externa que justificasse tamanho investimento militar. O Brasil, conforme pudemos observar, não obteve êxito nos seus projetos de modernização naval neste período e o mesmo podia ser dito em relação às forças militares terrestres, que apesar dos esforços da missão francesa, também tinham dificuldade para se atualizar, principalmente em razão dos problemas derivados das revoltas da década de 1920. O Chile, por sua vez, também enfrentou uma estagnação militar-naval a partir daquele momento, relacionada tanto ao declínio da posição internacional do país na região como também em relação às flutuações de sua economia, mais frágil que a das duas grandes nações sul-americanas (RESENDE-SANTOS, 2007). Desta maneira, as relações civil-militares assumiram um papel preponderante nas decisões de modernização bélica neste momento, que eram mais importantes do que uma percepção de insegurança externa.

Diante da aprovação de recursos para o exército, a Armada rapidamente começou a fazer seus planos de reequipamento, uma vez que isso criou uma expectativa de que ela também seria beneficiada (MONTENEGRO, 2002). Num primeiro momento, o foco do ministro era em modernizar alguns dos navios que já possuía, em especial os encouraçados, de modo a dotá-los com as mesmas modificações feitas recentemente nos dreadnoughts britânicos, norte-americanos e brasileiros, de modo que “continuarão mantendo a posição de preeminência que tiveram com seu tipo e que momentaneamente perderam”.³⁸⁹ Já existiam vários estudos e mesmo negociações para moderniza-los, contudo faltavam recursos (ARGUINDEGUY e RODRÍGUEZ, 1995). Além destes navios, Domecq García também tinha interesse em reformar alguns seus contratorpedeiros de origem alemã, convertendo seu maquinário para queima de óleo, e possivelmente os demais cruzadores.³⁹⁰

Em 1923 foi submetida uma proposta de lei específica para estes trabalhos. Houve uma resistência no congresso, em especial entre os socialistas, que argumentaram não ser necessários novos gastos navais, já que era bastante evidente a fraqueza militar brasileira (MONTENEGRO, 2002). A lei 11.222 acabou aprovada em setembro de 1923 e autorizou o investimento de 9,5 milhões de pesos-ouro para modernizar os encouraçados *Rivadavia*

³⁸⁹ Memoria del Ministerio de Marina, 1923, p. 30-31.

³⁹⁰ Memoria del Ministerio de Marina, 1923.

e os contratorpedeiros da classe *Catamarca* e *Córdoba*. Entre os trabalhos previstos, havia a perspectiva de melhorar a artilharia, instalar um novo sistema de tiro e mudanças na propulsão, de modo a permitir que os navios utilizassem combustível óleo.³⁹¹ Os dreadnoughts foram modernizados nos Estados Unidos, em Boston (*Rivadavia*) e na Filadélfia (*Moreno*) entre 1924-1926 e os contratorpedeiros tiveram suas obras realizadas na própria Argentina, em Río Santiago, um por vez, entre 1924 e 1935 (SIDDERS, 1991; ARGUINDEGUY e RODRÍGUEZ, 1995).

A questão da modernização destes navios não deixou de criar polêmicas, conforme observou posteriormente o adido naval britânico para a América do Sul, capitão A. B. Wake. Houve um certo mal-estar entre os oficiais argentinos quanto à decisão de enviar os *Rivadavias* para os Estados Unidos, já que muitos preferiam que as obras fossem feitas na Grã-Bretanha e ficaram especialmente descontentes por considerarem que o trabalho foi insatisfatório e oneroso demais. Foi também bastante controverso a modernização dos cruzadores-couraçados (*Pueyrredón*, *San Martín* e *Belgrano*), que tiveram seu maquinário modificado para queimar combustível óleo. De acordo com o capitão Wake, essa decisão irritou os oficiais mais jovens, que acreditavam que esses trabalhos representavam gastos desnecessários e de pouco custo-benefício, preferindo sua baixa e o uso dos recursos para aquisição de novas belonaves.³⁹²

Domecq García, por sua vez, defendeu essa decisão publicamente – o que mostra inclusive o grau que a polêmica atingiu – afirmando que as obras no navio foram feitas porque não havia previsão, a curto prazo, de aquisição de cruzadores de grande porte, e que com elas essas belonaves ficariam aptas para servir por ao menos mais dez anos. Neste sentido, ele lembrou que mesmo uma marinha tão poderosa como a *US Navy* modernizava suas unidades mais antigas e que a Armada deveria seguir esse exemplo.³⁹³ Os cruzadores-couraçados sofreram essas modificações a partir de 1924 até o final da década, com exceção do *Garibaldi*, que passou a ser usado para instrução de cadetes ainda em 1923 (ARGUINDEGUY, 1972a).

Já em relação às novas incorporações, o ministro salientava que, salvo os encouraçados, nenhum outro navio servia adequadamente às necessidades da Armada. Sua prioridade era a substituição das unidades obsoletas por novas, de modo a deixar a esquadra num estado similar ao que o exército se encontrava após os investimentos feitos em 1923.

³⁹¹ DEHN, caixa 211. Armada Argentina. Proyecto de Ley de Armamento, 1961.

³⁹² A. B. Wake, 9-12-1927. Report on the Argentine Navy. ADM 1/8728/173.

³⁹³ Memoria del Ministerio de Marina, 1925.

Assim, ele pretendia substituir os cruzadores e contratorpedeiros mais antigos, bem como incorporar submarinos, “cuja situação é mais urgente porque os oficiais não conhecem essa arma senão através da leitura de livros e revistas profissionais”. Além dessas unidades, o ele também lembrou que seriam ainda necessários um novo navio-escola, navios-patrolha e outras embarcações auxiliares.³⁹⁴

Para isso, Domecq García implementou uma política distinta de seus antecessores, que refletia algumas de suas experiências da época em que foi chefe da comissão naval na Europa durante as aquisições para o programa naval de 1908. Desta maneira, antes de apresentar seus planos e a lei de renovação de armamentos navais, o ministro abriu a concorrência para os estaleiros estrangeiros fazerem as mais variadas propostas por novos navios. A partir delas, a Armada selecionaria as melhores características de cada modelo oferecido, o que permitiria os argentinos escolherem o tipo de belonave considerado mais apropriada para suas necessidades antes de lançar uma segunda concorrência na qual buscavam o seu navio ideal pelos menores custos e condições.

Montenegro (2002) aponta que a primeira concorrência foi realizada em janeiro de 1924 visando verificar as propostas dos estaleiros estrangeiros. Entretanto, a documentação disponível indica que as negociações com as firmas de armamentos começaram ao menos em meados do ano anterior. Em julho de 1923, uma comissão específica para o estudo de contratorpedeiros e submarinos elaborou suas conclusões sobre os modelos mais adequados destes navios após analisar propostas feitas por vários estaleiros. Em relação aos primeiros, a conclusão apontava que eram necessárias unidades bastante versáteis, capazes de operar em conjunto com a frota de combate ou em operações isoladas, equipadas com os maiores canhões possíveis para seu tipo (102 a 127 mm), armamento antiaéreo, equipamento antissubmarino completo (hidrofonos, bombas de profundidade e calhas para seu lançamento) e dotadas com a maior autonomia possível. Quanto ao deslocamento, a avaliação era aproveitar-se da experiência das grandes potências, que privilegiavam unidades com 1,25 mil toneladas, ainda que poderia ser interessante contar com algumas belonaves um pouco maiores, com 1,5 a 1,8 mil toneladas, que serviriam de líderes/condutores de flotilhas.³⁹⁵

Para se chegar à esta conclusão, a comissão analisou nove propostas de contratorpedeiros, feitos por estaleiros britânicos (Thornycroft e Vickers), alemães

³⁹⁴ Memoria del Ministerio de Marina, 1924, p. 7.

³⁹⁵ DEHN, Caixa 237. Informe sobre destroyers. J. Irizar (Comisión nombrada por Circular Reservada nº 20) ao ministro de marina, 19-7-1923.

(Krupp) e um norte-americano não identificado, com desenhos que variavam de 940 a 2 mil toneladas. Existia uma ideia de que era necessário investir em modelos já experimentados e, portanto, decidiu-se ignorar projetos ainda não construídos. Dessa maneira, não é de se estranhar que o tipo considerado ideal era o norte-americano, que além de ser considerado produto das lições da guerra e ter características similares ao que os argentinos consideravam ideais para suas necessidades, era utilizado pela própria US Navy e contava com quase três centenas de unidades fabricadas, similares ao *Sicard* ou *Brooks*.³⁹⁶ Tratavam-se dos famosos contratorpedeiros *flush-deckers*, em específico da classe *Clemson*, construídos a partir do final da Grande Guerra (GRAY, 1985).

Ainda segundo a comissão de estudos, eram necessários incorporar ao menos doze unidades deste tipo. O padrão típico era o uso de quatro contratorpedeiros por encouraçado, porém como os *Rivadavias* representavam o núcleo do poder naval argentino, entendeu-se ampliar esse número para seis de forma a garantir a máxima proteção à estas unidades. Além destes navios, a comissão também aproveitou para sugerir a incorporação de outras embarcações que apoiariam os contratorpedeiros em suas missões: dois *tenders* para sua manutenção, bem como dois líderes de flotilhas de grande porte, verdadeiros cruzadores ligeiros com características similares à classe japonesa *Kuma*,³⁹⁷ com 5,5 mil toneladas de deslocamento e artilharia principal de 152 mm.³⁹⁸

Em relação aos submarinos, a comissão avaliou que as necessidades da Armada eram por unidades mais tradicionais, cujo armamento principal era constituído por tubos de torpedos e rechaçou o uso de submarinos-cruzadores e similares. Como operariam no cenário sul-americano, não seriam usadas contra o comércio inimigo, mas sim para atacar navios de guerra inimigos, seja na proteção do Prata, seja em operações com a esquadra. Por esta razão, era preciso ter tipos distintos de submarinos: seis unidades de tamanho médio (500-650 toneladas), três de porte maior, capazes de operações oceânicas (800 a mil toneladas). Em adição aos tubos de torpedos, essas belonaves também contariam com um canhão de 102 mm. Por fim, a comissão também sugeria a aquisição de um único

³⁹⁶ DEHN, Caixa 237. Informe sobre destroyers. J. Irizar (Comisión nombrada por Circular Reservada nº 20) ao ministro de marina, 19-7-1923.

³⁹⁷ Esta classe de cruzadores foi construída a partir do final da guerra, ficando prontos apenas no início da década de 1920. A principal distinção dos modelos originais com os propostos pelos argentinos era nos canhões, que tinham apenas 140 mm nas unidades japonesas (GRAY, 1985).

³⁹⁸ DEHN, Caixa 237. DEHN, Caixa 237. Informe sobre destroyers. J. Irizar (Comisión nombrada por Circular Reservada nº 20) ao ministro de marina, 19-7-1923.

submarino especializado em guerra de minas, completando o quadro proposto de aquisição de dez unidades.³⁹⁹

No total, treze estaleiros de origem britânica, norte-americana, italiana, francesa, holandesa e sueca fizeram 31 propostas por submarinos de todos os tipos, com deslocamento que variou de 430 a 1,24 mil toneladas. As conclusões da comissão apontavam que as melhores ofertas eram a do estaleiro holandês Fijenoord – o mesmo com que os argentinos negociaram no ano anterior –, que prometia construir belonaves junto com a Krupp, do sueco Kochums, que contava com apoio de técnicos alemães e, por fim, da italiana Ansaldo.⁴⁰⁰ É interessante notar que por trás do estaleiro holandês, mesmo durante as negociações em 1922, estava a firma Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw (I.v.S.) e os argentinos tinham plena consciência disto.⁴⁰¹ Esta empresa era uma agência de projetos germânica estabelecida em Haia, Holanda, cujo objetivo era garantir que a Alemanha, então proibida de construir submarinos pelos termos de Versalhes, pudesse continuar com o desenvolvimento dessas belonaves (GRAY, 1985).

A partir da verificação das propostas dos estaleiros estrangeiros e dos estudos realizados por oficiais no exterior, a Armada elaborou seus planos de renovação. Neste processo, houve a colaboração de várias autoridades navais, que incluíam os trabalhos realizados pelo estado maior e mesmo a opinião de outros almirantes, como a do comandante em chefe de Puerto Belgrano (novo nome de Puerto Militar a partir de 1923), Juan A. Martín.⁴⁰² As diretrizes estratégicas que norteavam os planos enfatizavam a proteção do Prata, impedindo que ele fosse bloqueado, bem como das linhas de comunicações marítimas mesmo longe de águas argentinas. Considerando que o país estava geograficamente comprimido entre seus dois grandes rivais sul-americanos, era fundamental que o poder naval argentino fosse forte o suficiente de não só resistir ao ataque coordenado destes adversários mais prováveis, como também capaz de tomar uma ofensiva bem-sucedida contra um deles. Para isso, eram necessários dois núcleos na esquadra: um de combate, capaz de disputar o domínio do mar e baseado em navios capitais, e outro secundário, com cruzadores, contratorpedeiros e submarinos, que não só auxiliariam a

³⁹⁹ DEHN, Caixa 237. DEHN, Caixa 237. Informe sobre submarinos. J. Irizar (Comisión nombrada por Circular Reservada nº 20) ao ministro de marina, 19-7-1923.

⁴⁰⁰ DEHN, Caixa 237. DEHN, Caixa 237. Informe sobre submarinos. J. Irizar (Comisión nombrada por Circular Reservada nº 20) ao ministro de marina, 19-7-1923.

⁴⁰¹ DEHN, Caixa 261. C. Moneta ao ministro de marina, 3-6-1929.

⁴⁰² DEHN, Caixa 261. Ministro de marina a Juan Martín, 19-5-1925.

força de combate principal como também poderiam operar de modo independente, incluindo o ataque ao comércio inimigo.⁴⁰³

Desta maneira, as lideranças navais argentinas prepararam dois programas navais distintos: um mais completo, que atenderia a todos os requisitos para a defesa nacional, e outro que visava garantir o mínimo necessário para a segurança e posição do país no cenário regional. O programa naval ideal era constituído de três cruzadores de 10 mil toneladas, que substituiriam a classe *Garibaldi*, bem como três outros cruzadores com deslocamento menor, entre 5 a 6 mil toneladas, para repor as unidades deste tipo mais antigas; vinte e quatro contratorpedeiros com 1,2 a 1,3 mil toneladas, dos quais quatro poderiam ser modelos maiores, líderes de flotilha; vinte e sete submarinos, divididos em dezesseis unidades de 600 toneladas, seis de 850 toneladas e cinco, especializados em minas, com 900 toneladas; dois porta-aviões com 12 mil toneladas; doze navios-patrolha (*patrulleros*) com 500 toneladas cada; seis monitores, metade com 3 a 7 mil toneladas e o restante com 1,5 mil toneladas; seis pequenas canhoneiras com 200 a 300 toneladas; vinte e cinco lanchas com até 70 toneladas para defesa fluvial, bem como várias outras unidades auxiliares. Em relação aos encouraçados a avaliação era que, naquele momento, não eram necessárias outras unidades além dos dois *Rivadavias*. Novos navios capitais somente deveriam ser adquiridos em caso de mudanças no equilíbrio naval existente, isto é, caso uma nação sul-americana os obtivesse.⁴⁰⁴

É interessante notar a inclusão do porta-aviões nestes planos mais amplos, o que indica um interesse argentino nestes. Eles eram visualizados como embarcações auxiliares, que forneceriam apoio aéreo, sobretudo em reconhecimento, para o núcleo de combate da esquadra, ainda que uma capacidade de ataque contra navios não fosse completamente ignorada. Segundo o estado maior, os porta-aviões eram necessários principalmente para servirem como bases aéreas em áreas na costa do sul do país, “onde não é possível estabelece-las em caráter permanente por razões de segurança e proteção, e em outros pontos onde convenha levar ação imediata de alto valor militar e estratégico”.⁴⁰⁵ Neste sentido, é possível supor que os argentinos não descartavam o uso dos navios aeródromos para operações ofensivas, realizadas de acordo com as premissas estratégicas do país.

Apesar destas constatações, o projeto de lei apresentado para a modernização da esquadra argentina era baseado no programa naval considerado o mínimo necessário.

⁴⁰³ DEHN, Caixa 261. Proyecto de renovación del material, Carlos G. Daireaux ao ministro de marina, 8-6-1925.

⁴⁰⁴ DEHN, caixa 211. Proyecto de Ley de Renovación Naval, 1925.

⁴⁰⁵ DEHN, caixa 211. Proyecto de Ley de Renovación Naval, 1925, p. 24.

Segundo Domecq García, isso se deveu por “razões de ordem econômica e outras infelizmente preponderantes”,⁴⁰⁶ certamente políticas. Conforme ressaltou o chefe do estado maior, almirante Carlos G. Daireaux, este era um programa de renovação, destinado a substituir o material flutuante obsoleto e incluir algumas poucas unidades de necessidade imediata, e não um projeto de lei de armamentos para aumentar o poderio naval do país.⁴⁰⁷ Era constituído por três cruzadores, com deslocamento entre 5,5 e 6 mil toneladas e canhões de 152 mm, que substituiriam o *25 de Mayo*, *9 de Julio* e *Patria* (dois dos quais já tinham dado baixa do serviço ativo); oito contratorpedeiros, sendo dois líderes de flotilhas (cerca de 2 mil toneladas cada) e seis com 1,2 mil toneladas; seis submarinos com 550 a 640 toneladas; por fim, continha também uma quantidade não especificada de navios auxiliares (incluindo um *buque polar*) e para serviço fluvial (canhoneiras, avisos, etc), que no total representariam um investimento de £ 10,6 milhões em material flutuante. Além destas embarcações, o programa naval previa novas aquisições para reforçar a capacidade aérea da Armada com vinte e quatro aeronaves (entre bombardeiros, torpedeiros, caças e de reconhecimento) e duas catapultas para lançamento de aviões para serem instaladas nos encouraçados, bem como recursos para ampliação de bases navais (incluindo a construção de uma totalmente nova, em Mar del Plata, específica para a flotilha de submarinos) e fortificações costeiras.⁴⁰⁸

Este programa naval foi apresentado como projeto de lei ao senado em janeiro de 1925, prevendo um investimento total de 70 milhões de pesos-ouro (cerca de £ 15 milhões), um valor que representava três vezes o orçamento anual da Armada. Foi autorizado em maio do ano seguinte, antes mesmo da aprovação do congresso, utilizando os recursos que sobraram da lei de renovação de 1908. Contando com apoio do ex-presidente Yrigoyen, o que reduziu as divergências entre os grupos dos radicais, o programa foi aprovado em setembro de 1926 (MONTENEGRO, 2002). Nesta altura, ele sofreu algumas alterações, prevendo a aquisição de três cruzadores, seis contratorpedeiros, seis submarinos (comprados em dois grupos de três unidades), material fluvial para substituir os monitores *La Plata* e os encouraçados “guarda-costas” *Libertad*, bem como a modernização das instalações em terra e navios, incluindo a base para os submarinos, artilharia antiaérea, diretores de tiro e catapultas, num valor total de 75 milhões de pesos-ouro.⁴⁰⁹

⁴⁰⁶ Memoria del Ministerio de Marina, 1925, p. 10.

⁴⁰⁷ DEHN, Caixa 261. Proyecto de renovación del material, Carlos G. Daireaux ao ministro de marina, 8-6-1925.

⁴⁰⁸ DEHN, caixa 211. Proyecto de Ley de Renovación Naval, 1925.

⁴⁰⁹ DEHN, caixa 211. Armada Argentina. Proyecto de Ley de Armamento, 1961.

As primeiras aquisições do programa naval foram feitas antes mesmo de sua aprovação congressional. Em junho de 1926, foram comprados dois contratorpedeiros espanhóis, *Churruca* e *Alcalá Galiano*, que estavam em construção para a marinha daquele país. Renomeados como *Cervantes* e *Garay*, tinham 1,65 mil toneladas (ARGUINDEGUY, 1972b; SIDDEERS, 1991) e pertenciam à classe espanhola *Churruca*, uma versão pouco modificada da classe britânica *Scott* (CHESNEAU, 1997).⁴¹⁰

As negociações para a aquisição dos cruzadores também foram bastante rápidas e o contrato foi fechado em maio de 1927 pela comissão naval na Europa (ARGUINDEGUY e RODRÍGUEZ, 1995). A proposta vencedora foi apresentada pelos estaleiros italianos Orlando, de Leghorn, e Odero, de Sestri, que ofereceram um modelo baseado na classe *Trento*⁴¹¹ com 6,8 mil toneladas de deslocamento e sete canhões de 190 mm a um custo unitário de £ 1,225 milhões. Foram adquiridos dois cruzadores, o *25 de Mayo* e o *Almirante Brown*, construídos entre 1927 e 1931 (SIDDEERS, 1991; WISE, 2015).

A perda destas encomendas provou-se um duro golpe na política naval britânica para a América do Sul e para seus estaleiros, que então enfrentavam uma difícil situação econômica (WISE, 2015). O estaleiro Scotts, por exemplo, requisitou informações sobre cruzadores ao Almirantado para oferece-los a Buenos Aires,⁴¹² enquanto a Cammell Laird teve sua proposta de construir contratorpedeiros “líderes de flotilha” analisada seriamente pela comissão naval argentina ainda em 1926,⁴¹³ mas em nenhum dos casos houve sucesso na venda dos navios. Ainda que os italianos realmente tivessem uma vantagem na questão dos preços pedidos, a avaliação era de que a perda da encomenda se deu por outros fatores, uma vez que o oficial médio da Armada, assim como os argentinos das classes altas, não dava tanta centralidade para aspectos puramente comerciais em suas decisões.⁴¹⁴

Essas dificuldades levaram o embaixador em Buenos Aires, Malcolm Robertson, a escrever uma dura carta para as lideranças diplomáticas e navais britânicas em agosto de 1927, no qual requisitou a vinda de cruzadores da *Royal Navy* em águas sul-americanas.

⁴¹⁰ A classe *Scott* foi construída entre 1917 e 1918 com desenhos da Thornycroft e fabricação pela Cammell Laird. Eram contratorpedeiros “líderes de flotilha”, com 1,5 mil toneladas de deslocamento (GRAY, 1985).

⁴¹¹ Esta classe foi construída entre 1925 e 1929 nos limites máximos propostos pelo acordo de Washington, com pouco mais de 10 mil toneladas e canhões com 203 mm. Como pode-se observar, há uma diferença substancial nas características destes navios com os argentinos, que tinham um deslocamento bastante inferior, muito às custas de uma blindagem bem menos espessa e uma artilharia um pouco mais fraca. Não obstante, a classe *25 de Mayo* provou-se muito popular entre os oficiais da Armada (CHESNEAU, 1997), que ressaltavam a combinação não muito comum do armamento relativamente forte para uma belonave com 6 mil toneladas (ARGUINDEGUY e RODRÍGUEZ, 1995).

⁴¹² Scott's Shipbuilding and Engineering ao Admiralty, 26-5-1926. ADM 1/8694/9.

⁴¹³ S. Johnson (Birkenhead) a W. J. Berry, 30-11-1926. ADM 1/8696/58.

⁴¹⁴ A. B. Wake, 9-12-1927. Report on the Argentine Navy. ADM 1/8728/173.

Ele apontou que essa medida era necessária por duas razões: 1) aumentaria o apoio popular na região à Grã-Bretanha; 2) as belonaves poderiam ter contribuído para que a Argentina tivesse encomendado seus navios nos estaleiros britânicos, pois apesar dele ter sido instruído para dar apoio às propostas de seu país, a falta de uma presença naval na região, seja na forma de um esquadrão ou de um adido permanente foi, na sua visão, determinante para o resultado das concorrências.⁴¹⁵

O pedido foi atendido e o esquadrão da América e Índias Ocidentais teve sua jurisdição ampliada até o subcontinente (WISE, 2015); houve também discussões, a partir de sugestões do adido naval para a América do Sul, capitão Wake, e do embaixador Robertson, de incluir um assistente para o primeiro deles, de forma a aumentar os contatos com as marinhas na região, e mesmo sobre a possibilidade de oferecer uma missão britânica para a Armada. Neste último ponto, Wake apontava que era bastante interessante para a Grã-Bretanha, inclusive em termos estratégicos, que a esquadra argentina fosse relativamente poderosa. Como Londres dependia do fornecimento de produtos alimentícios de Buenos Aires, era importante que a Armada pudesse proteger as rotas do comércio marítimo entre os dois países, o que aliviaria a *Royal Navy* para se concentrar em outras regiões e operações no caso de uma nova guerra.⁴¹⁶

Essa ênfase nas relações navais anglo-argentinas, que se mantiveram amistosas nesta época, é interessante quando se considera que haviam pendências territoriais entre os dois países, sobretudo na questão das Malvinas/Falklands. Em 1925 a Argentina reivindicou as ilhas Órcades do Sul (*South Orkney Islands*) nominalmente sob soberania britânica; Londres postergou seu protesto contra esta decisão por dois anos, até que ficasse claro que seus estaleiros não conseguiriam obter os contratos pelos principais navios argentinos (WISE, 2015).

De qualquer modo, os renovados esforços britânicos parecem ter rendido alguns frutos, pois pouco depois o estaleiro Samuel White obteve o contrato para construção de três contratorpedeiros em 1928. Os navios, nomeados classe *Mendoza*, tinham 1,6 mil toneladas e, assim como os dois contratorpedeiros adquiridos poucos anos antes, também foram baseados na classe *Scott* (WISE, 2015; SIDDEERS, 1991). Ficaram prontos em setembro 1929, mas antes de seguirem à Argentina, foram para a Holanda, onde receberam seus sistemas diretores de tiro e outros equipamentos (ARGUINDEGUY, 1972b).

⁴¹⁵ Mr. Robertson ao Foreign Secretary e First Sea Lord, 1-8-1927. ADM 167/76, citado por Wise, 2015.

⁴¹⁶ A. B. Wake, 9-12-1927. Report on the Argentine Navy. ADM 1/8728/173.

As negociações pelos submarinos foram bastante controversas. No começo de 1927, a comissão naval definiu de modo preliminar as características do barco que desejavam: cerca de 800 toneladas de deslocamento, desenho já experimentado e a construção com casco duplo. Estaleiros britânicos, norte-americanos, franceses, italianos, espanhóis, holandeses e suecos se interessaram pela encomenda, porém os três últimos países acabaram excluídos ainda nesta fase de negociações. A razão apontada pelo chefe da comissão de estudos desses navios, tenente Alberto Tesaire (que também foi um dos oficiais argentinos que se especializaram em submarinos nos Estados Unidos), era de que a proposta destes estaleiros representava modelos de navios alemães utilizados na última guerra e que não ofereciam as garantias desejáveis para a sua construção.⁴¹⁷

Em relação às propostas britânicas, a comissão naval demonstrou interesse inicial em submarinos do tipo *L*. Entretanto, o almirantado desse país não recomendou esses navios, considerados deficientes do ponto de vista técnico, sugerindo que em seu lugar que os argentinos escolhessem a classe *O*. A Vickers, considerada o principal concorrente entre os estaleiros britânicos, ofereceu ambos modelos de submarinos para a Armada; contudo, nesta altura, os argentinos acabaram desconsiderando a proposta, uma vez que o tipo *L* era considerado ruim à luz das novas informações e a classe *O* era considerada grande demais, já que tinha pouco mais de 1,5 mil toneladas.⁴¹⁸ Entre os submarinos norte-americanos, o apontado como ideal era os do tipo *S*,⁴¹⁹ porém as negociações com a Electric Boat, principal concorrente deste país, foram difíceis desde seu começo. Os norte-americanos se propunham a fabricar os navios em estaleiros belgas, italianos e franceses, todos sem experiência neste tipo de belonave. Após a consulta inicial, a empresa ofereceu construir unidades da classe *J*⁴²⁰ que, pouco antes, fabricou na Espanha; ouvidos, os espanhóis disseram que os navios eram ruins. Estaleiros italianos e franceses também foram

⁴¹⁷ DEHN. Caixa 237. Memorandum sobre submarinos. Alberto Tesaire ao presidente da Comisión Preliminar, 18-7-1927.

⁴¹⁸ A classe *L* foi desenvolvida a partir de 1916, fabricada para substituir os submarinos médios de desenho pré-guerra do tipo *E*. Foram construídos em três levadas entre 1916 e 1918, com deslocamento entre 890 a 960 toneladas (GRAY, 1985). Os submarinos da classe *O*, ou *Odin*, eram bem mais modernos que os anteriores, com suas quilhas batidas em 1927 e completados entre 1929-1930 (CHESNEAU, 1997).

⁴¹⁹ A classe de submarinos *S* (conhecida também como *Sugar*) foi construída na mesma época dos contratorpedeiros *flush-deckers* e sob o mesmo princípio: produção em escala industrial. Foram fabricadas 57 unidades em cinco subclasses entre 1918 e 1923, com 800 a 900 toneladas (GRAY, 1985).

⁴²⁰ Estes submarinos foram construídos pelos como um protótipo de submarino de esquadra, capaz de operar com as forças de superfície, porém não tiveram grande sucesso, uma vez que apenas sete unidades foram construídas em 1915. Tinham 1,2 mil toneladas de deslocamento (GRAY, 1985).

questionados sobre a possibilidade de fabricar submarinos *S*, porém eles se recusaram, apontando que a embarcação norte-americana era defeituosa.⁴²¹

Entre os franceses, as propostas vieram da Schneider, Normand e La Loire, que foram indicadas pelo almirantado francês após uma consulta prévia. Inicialmente, as unidades oferecidas foram consideradas muito ruins, já que a experiência que estas empresas tinham com a construção de submarinos com as características desejadas pelos argentinos era praticamente nula: as duas primeiras tinham fabricado alguns navios especializados em minas com 800 toneladas e a La Loire não tinha construído nenhum submarino desde 1912; talvez mais importante, a marinha francesa não tinha encomendado nenhuma de suas novas unidades nestes estaleiros. Não obstante, os argentinos repassaram as informações dos submarinos propostos pelos concorrentes para os franceses, requisitando então o custo para a construção dessas unidades nestes estaleiros.⁴²²

Por fim, vários estaleiros italianos fizeram propostas para construção de submarinos das classes *Balila*, *Pisani* e *Masaniello*.⁴²³ Na avaliação da comissão, o último modelo era o mais apropriado⁴²⁴ e em outubro de 1927 foi assinado o contrato com o estaleiro italiano Tosi para a construção de três unidades (DESTÉFANI, 1991b). O acordo assinado com os italianos incluía uma cláusula na qual os europeus concordavam em comprar produtos agrícolas dos sul-americanos (CHESNEAU, 1997).

A decisão de adquirir os submarinos de origem italiana foi polêmica. Assim como nas negociações pelas belonaves do programa de 1908, o método de selecionar características desejadas das propostas iniciais e fazer novas concorrências rendeu críticas ao país por parte dos estaleiros, que acusaram Buenos Aires de não respeitar seus segredos comerciais. Além disso, ao fechar o acordo com os italianos, a Argentina foi obrigada a comprar aviões franceses como compensação, já que tinha prometido a Paris que adquiriria os submarinos no país (CHESNEAU, 1997).

⁴²¹ DEHN. Caixa 237. Memorandum sobre submarinos. Alberto Tesaire ao presidente da Comisión Preliminar, 18-7-1927.

⁴²² DEHN. Caixa 237. Memorandum sobre submarinos. Alberto Tesaire ao presidente da Comisión Preliminar, 18-7-1927.

⁴²³ Tanto a classe *Pisani* como a *Mameli* (nome recebido pelo *Masaniello* pouco depois) foram fabricados concomitantemente e eram os primeiros modelos de submarinos oceânicos italianos do pós-guerra. Os *Mameli* foram desenvolvidos a partir de estudos de barcos alemães capturados e tinham 800 toneladas. Foram construídos pela Tosi e lançados entre 1926 e 1928. A classe *Pisani*, por sua vez, foi fabricada pelo estaleiro Trieste e lançada entre 1927 e 1928. Tinha 870 toneladas e uma velocidade máxima um pouco maior (CHESNEAU, 1997).

⁴²⁴ DEHN. Caixa 237. Memorandum sobre submarinos. Alberto Tesaire ao presidente da Comisión Preliminar, 18-7-1927.

Com estas aquisições, o governo Alvear estabeleceu uma substancial margem de superioridade naval contra seus tradicionais rivais sul-americanos. O Brasil, como vimos, não conseguiu responder os argentinos, pois enfrentava dificuldades internas (tanto econômicas como políticas), mas é provável que a requisição à missão naval por desenhos de encouraçados de porte menor em 1927-1928 foi um esboço de reação, em especial aos novos cruzadores argentinos. O Chile, por sua vez, apesar das persistentes dificuldades financeiras e crises políticas no período – que rapidamente repercutiram no interior da marinha e também resultaram numa diminuição de sua influência sobre os rumos da política nacional (SOMERVELL, 1984) – deu início a um programa de renovação naval no valor de £ 11 milhões, um valor especialmente alto quando comparado com o argentino (£ 15 milhões) e as substanciais diferenças na capacidade econômica dos dois países (MONTENEGRO, 2002), que permitiram modernizar seu encouraçado e adquirir seis contratorpedeiros (classe *Serrano*) e três submarinos (*O'Brien*) nos anos seguintes (SCHEINA, 1988; CHESNEAU, 1997).

Naquele momento, a Argentina voltava a entrar num clima de efervescência política. A expectativa nas próximas eleições presidenciais era de uma vitória de Yrigoyen, o que preocupou os setores conservadores, em especial nos meios militares. O ministro da guerra, general Justo, começou a sondar adversários do ex-presidente numa tentativa de impedir seu retorno, elaborando planos que não descartavam o uso de um golpe de Estado. Essa opção tinha apoio do ministro Domecq García, da marinha, porém a maior parte da caserna ainda se mantinha sob uma posição de estrito profissionalismo, sendo um obstáculo para os planos do ambicioso general. Consultado, o presidente Alvear rechaçou a ideia, o que pôs fim à conspiração naquele momento (ROUQUIÉ, 1982; SCENNA, 1980).

Yrigoyen obteve uma ampla vitória eleitoral no começo de 1928, porém ela não estabeleceu bases sólidas para o novo governo, que já nasceu sob ameaça de setores conservadores e militares (ROUQUIÉ, 1982). Já bastante idoso e sem o vigor de sua primeira presidência, Yrigoyen escolheu outra vez o almirante Tomás Zurueta para a pasta da marinha. Ele também implementou as mesmas políticas perante as forças armadas, marcadas novamente por uma indiferença em assuntos de defesa nacional, um certo favorecimento de aliados políticos nas promoções e redução de recursos – incluindo a suspensão de algumas das aquisições de equipamento autorizadas por Alvear (SCENNA, 1980).

Esta última decisão e os problemas que surgiram durante a construção dos submarinos na Itália⁴²⁵ - o *Santa Fé*, primeiro barco da classe, foi lançado ao mar apenas em julho de 1931 e os demais no ano seguinte, ficando prontas apenas em 1933 (CHESNEAU, 1997) – acirraram os ânimos dos oficiais da Armada, que passou a debater se o país tinha feito um bom negócio. Segundo a visão do agora capitão Tesaire, existiam duas escolas que divergiam quanto às melhores características destes navios, com alguns que preferiam unidades médias e outros que defendiam a opção por submarinos oceânicos com ao menos mil toneladas.⁴²⁶ O tema tornou-se controverso o suficiente para que o chefe da comissão naval na Europa, almirante Ismael F. Galíndez, lamentasse por ocasião do lançamento ao mar dos submarinos que

a ressonância que a aquisição destes barcos tiveram em nossa marinha e a feroz luta que em torno deste assunto se envolveram numerosos representantes ou agentes de comissão estrangeiros e nacionais que pouco se preocupam com os interesses do país, atentos somente aos seus interesses próprios.⁴²⁷

A partir de meados de 1929 foram feitas novas propostas por submarinos. Em junho, o agregado naval em Berlim, capitão Carlos Moneta, informou ao ministério que a Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw (I.v.S.) tinha se oferecido para construir alguns barcos, num acordo no qual poderiam ser fabricados inclusive na própria Argentina.⁴²⁸ Em outubro, a I.v.S. foi oficialmente autorizada a apresentar sua proposta, que incluía unidades de 650, 850 e 975 toneladas.⁴²⁹ A oferta dos alemães deu novo fôlego aos defensores dos submarinos médios, em especial do então capitão Vicente Ferrer, que tinha negociado barcos de dimensões similares no início da década de 1920 com a empresa e publicou, já em 1930, um artigo na revista do Centro Naval dando apoio ao negócio com os germânicos.⁴³⁰ Além desta sugestão, o capitão Ferrer e seu colega Eduardo Ceballos também apresentaram um outro projeto, de elaboração própria e que visava a fabricação na Argentina de uma pequena “chata submersível” para a defesa do rio da Prata. O barco *J*, como foi chamado, teria três tubos de torpedos e pouco mais de 200 toneladas de

⁴²⁵ Os primeiros submarinos da classe *Mameli* completados para a marinha italiana em 1929 apresentaram problemas em suas provas de entrega (DEHN, caixa 237. Alfredo Meyer ao chefe de Estado Mayor, 18-8-1929). Esses navios tinham uma excelente capacidade para mergulhar em grandes profundezas, porém eram lentos e tinham pouca estabilidade (CHESNEAU, 1997).

⁴²⁶ DEHN, Caixa 261. Despacho “analizar el informe del capitán de fragata Alberto Tesaire sobre el submarino E 1”, 10-1-1932.

⁴²⁷ DEHN, Caixa 261. Ismael Galíndez, ao ministro de marina, 31 de agosto de 1931.

⁴²⁸ DEHN, Caixa 261. C. Moneta ao ministro de marina, 3-6-1929.

⁴²⁹ DEHN, Caixa 261. Estado Mayor de la Marina a Vicente Ferrer, 8-2-1930.

⁴³⁰ DEHN, Caixa 237. Vicente Ferrer. Sobre tipo conveniente de submarino. Extrato de artigo publicado no Boletín del Centro Naval, nº 438, set-out de 1930.

deslocamento. O projeto da embarcação foi considerado satisfatório pelas autoridades navais argentinas,⁴³¹ mas nunca foi materializado.

De qualquer maneira, a partir deste momento a situação política na Argentina se agravou. O segundo governo Yrigoyen, talvez em razão da própria condição do presidente, mostrava-se apático e deficiente. A crise econômica a partir de 1929 ampliou a oposição e as conspirações para derrubada de Yrigoyen. Em setembro de 1930, o general José F. Uriburu – sobrinho do ex-presidente de mesmo nome –, apoiado por uma heterogênea aliança que reunia grupos oligárquicos, socialistas independentes e nacionalistas conservadores autoritários, deu início à um golpe de Estado. Apesar de contar com um efetivo pequeno, de pouco mais de mil homens, ele avançou sem enfrentar resistência séria até à Casa Rosada (ROUQUIÉ, 1982). A Armada permaneceu largamente passiva na ocasião, sem se opor às forças golpistas. Uriburu contou com o apoio de algumas de suas lideranças, como os almirantes Domecq García, Abel Renard e Ricardo Hermelo, e alguns navios da esquadra, como o *Garibaldi* e o *Belgrano*, se declararam favoráveis ao golpe, mas nenhuma parte da força naval tomou parte ativa na luta (MORENO, 1998).

⁴³¹ DEHN, Caixa 237. Contribuição al estudio de la torpedera naval em país, 1929.

Considerações finais e epílogo

O período 1900 e 1930 foi marcado pelos grandes esforços das marinhas argentina e brasileira para se modernizarem, resultando numa corrida armamentista e na incorporação de algumas das belonaves mais formidáveis que ambos já possuíram em sua história. Mas como explicar este processo a partir de considerações de política externa e doméstica?

A primeira questão que ressaltamos é o ambiente internacional e estratégico daquele momento. Os primeiros anos do século foram marcados por um cenário de tensão, onde alguns países viram-se imersos num processo de competição imperialista no qual disputavam por áreas de influência no globo. Neste cenário, o poderio militar era considerado um elemento essencial para as relações exteriores, em especial o poder naval, algo justificado pelas ideias de Mahan e do *navalismo* que identificavam a posse de esquadras modernas e poderosas como símbolos de poder militar, político, industrial e econômico. Esses elementos são essenciais para se entender como foram construídas as percepções de ameaças e a cultura estratégica que dava base para as decisões em relação às novas aquisições navais.

A tecnologia naval passava por um processo de intenso desenvolvimento, no qual as inovações se sobrepujavam de modo rápido, criando uma situação de instabilidade tecnológica que tinha implicações políticas. Dessa forma, não era incomum um navio se tornar obsoleto mesmo antes de sua fabricação ser concluída, o que criava uma vulnerabilidade persistente numa situação agravada pelo cenário internacional de competição intensa. Neste ponto, também cabe ressaltar o papel das indústrias de armamento, que na época tinham poucas restrições políticas para fazer negócios. Para lidar com a concorrência, os estaleiros ofereciam belonaves no estado da arte tecnológico para quem pudesse pagar por elas, além de usarem métodos pouco honestos para fomentar aquisições navais substanciais. Como os navios de guerra da época tinham grande peso simbólico, essas aquisições tinham impactos políticos, servindo de ímpeto para intensificar ou fomentar rivalidades e corridas armamentistas.

A competição naval na América do Sul neste momento teve início a partir da decisão brasileira em aprovar o programa naval de 1904. Efetivamente, ele era uma resposta às mudanças no equilíbrio de poder existente na América do Sul resultantes da expansão militar e econômica argentina vivenciada na última década do século anterior. Por causa dos conflitos fronteiriços com o Santiago e da geografia da região limítrofe entre

Argentina e Chile, marcada pela barreira natural da cordilheira dos Andes que dificulta operações militares terrestres, Buenos Aires se viu compelida a desenvolver sua marinha como forma de se proteger da poderosa esquadra chilena. Conforme a corrida armamentista entre os dois países tornou-se cada vez mais inviável economicamente e politicamente, quebrou-se o consenso interno em ambos e houve uma maior pressão externa, impulsionada por atores financeiros que tinham substanciais investimentos nesses países e levando-os a negociar uma solução pacífica que resultou nos *Pactos de Mayo* de 1902.

O Brasil não acompanhou este primeiro momento, perdendo a confortável posição de supremacia naval regional que tinha durante todo o século anterior principalmente por estar imerso no processo de consolidação do regime republicano. A partir da virada do século, num momento que já se encontrava estabilizado politicamente e economicamente, o Rio de Janeiro finalmente teve condições internas para responder às mudanças no contexto sul-americano e ao cenário internacional mais preocupante. Neste ponto, é importante destacar a própria figura do Barão de Rio Branco, que apesar de não controlar o processo de modernização naval, implementou uma política externa de cunho realista e pragmática, buscando retomar a posição brasileira na região e dando grande respaldo aos planos de aquisição naval. Assim, devemos ressaltar o papel da diplomacia brasileira como um ator bastante relevante para o processo de modernização naval, ao oferecer um valioso apoio aos projetos da Marinha e contribuir para sua aprovação. Assim como os militares, os diplomatas também percebiam que os *Pactos de Mayo* criaram duas dificuldades para o Brasil: de um lado, institucionalizaram a primazia naval argentina na região, cuja marinha era capaz de anular uma importante vantagem defensiva brasileira, seu amplo território; de outro lado, o acordo argentino-chileno reduziu o peso da aliança Santiago-Rio de Janeiro, isolando o último na região.

É justamente neste cenário que foi aprovado o programa naval de 1904, cujo objetivo era retomar a liderança naval do Brasil na América do Sul, algo que teria impactos no próprio equilíbrio de poder regional. Entretanto, o consenso doméstico que viabilizou o programa naval se provou de curta duração, principalmente por duas razões: a crise política no final do governo Rodrigues Alves resultante dos problemas com o café e dos impactos da instabilidade tecnológica do período, cujos reflexos intensificaram as divergências internas na Marinha e na pressão dos estaleiros por uma nova encomenda. Em 1906 a situação pode ser contornada, quando o programa naval foi alterado para incluir os poderosos dreadnoughts, ainda que persistissem discordâncias na força naval.

Um ponto importante que deve ser ressaltado foram as opções tecnológicas feitas pelos programas de 1904 e 1906. Apesar das discordâncias em relação ao material flutuante, tanto Noronha como Alexandrino buscaram adquirir novas esquadras de batalha, que redundariam num ganho considerável de prestígio internacional e numa poderosa força capaz de realizar operações ofensivas, apta para derrotar qualquer adversário sul-americano. Neste sentido, apesar das diferenças significativas, ambas vislumbravam a retomada de uma antiga hegemonia naval brasileira e seus consequentes impactos políticos no equilíbrio de poder sul-americano, e não apenas uma força meramente preparada para defender o país. Ao escolher os novíssimos dreadnoughts, contudo, Alexandrino potencializou os efeitos políticos desta decisão, agravando ainda mais o dilema de segurança enfrentado pela Argentina.

A resposta argentina às aquisições brasileiras se mostrou lenta, sobretudo pela falta de consenso doméstico. Como o país tinha acabado de sair de uma custosa corrida armamentista, muitos setores no governo e sociedade não estavam dispostos a retomar esse rumo que podia ter consequências imprevisíveis. Houve então uma importante cisão, no qual os moderados defendiam o uso da diplomacia para retomar o equilíbrio naval e os falcões, liderados por Zeballos, que estavam decididos a responder as aquisições do vizinho com a mesma moeda, pois entendiam que o fortalecimento do poder nacional (compreendido em termos militares e navais) era mais importante para garantir a segurança do país do que possíveis agitações nas relações com o Brasil. A decisão do Rio de Janeiro em modificar seu programa naval, que agora incluía dreadnoughts, fortaleceu a linha mais radical na Argentina ao inserir o quadro de instabilidade tecnológica e ampliar o dilema de segurança, porém não teve impacto suficiente para garantir uma concordância interna quanto à resposta mais adequada aos brasileiros.

A falta de consenso doméstico de Buenos Aires revelou também uma diferença relevante entre os processos de decisão de aquisições bélicas entre os dois grandes países sul-americanos. Na Argentina, o Poder Legislativo teve um impacto muito maior nos planos de modernização naval, impondo restrições consideráveis aos planos da Armada e de Zeballos. Desta maneira, podemos observar que o congresso argentino foi um importante ator político que tinha influência nas decisões de defesa nacional, ainda que o regime político do período tivesse coloração oligárquica e desse grande poder à presidência. Neste ponto, é relevante a experiência anterior de uma corrida armamentista, criando uma resistência considerável entre setores financeiros e outros atores domésticos representados no congresso às ambiciosas aquisições navais.

Por outro lado, o legislativo teve pouca influência no caso brasileiro no que refere à política naval, onde o congresso meramente aprovava os projetos de interesse do governo. Isto provavelmente estava ligado ao pouco interesse dos legisladores brasileiros em assuntos de defesa nacional; apenas aqueles ligados à Marinha, como o deputado Burlamaqui e Alexandrino, quando foi senador, davam mais importância ao tema. O legislativo teve relevância na alteração da lei que resultou no programa naval de 1906, porém devemos ressaltar que esse papel estava mais ligado a uma manifestação de oposição à um governo fragilizado e contestado do que propriamente uma discussão sobre os méritos dos planos de aquisição ou da política naval brasileira.

De qualquer forma, diante da incapacidade argentina em decidir-se quanto ao rumo mais apropriado, Zeballos tornou-se mais truculento, em especial a partir de constatar que estava isolado no cenário regional diante da recusa chilena em tomar uma posição mais agressiva perante seu tradicional aliado. É neste momento que se chega ao ápice da crise, quando o chanceler tenta impor sua visão a partir da sugestão da guerra preventiva e da falsificação do telegrama de Rio Branco. Com a queda de Zeballos, a linha mais moderada volta a ser preponderante na Argentina, contudo a diplomacia já não era mais viável para garantia do equilíbrio naval, uma vez que os brasileiros não iriam mais recuar do seu programa naval. Dessa forma, se chega a um novo consenso em Buenos Aires, com a aprovação de um programa naval para conservar a posição argentina neste campo. Cabe observar, contudo, que a decisão de adquirir apenas dois dreadnoughts ao invés de três mostra uma possível preocupação em não intensificar as tensões com o Brasil, evitando assim uma corrida armamentista acentuada.

Por outro lado, diferentemente do Rio de Janeiro, Buenos Aires usou as negociações por novas belonaves como um instrumento de obter respaldo político internacional, em especial dos Estados Unidos – que até então tendiam a ficar do lado brasileiro – mas também das principais potências europeias, como mostram as três encomendas distintas por contratorpedeiros. Com estas ações, Buenos Aires visava dificultar a formação de um eixo hegemônico na América do Sul entre o Rio de Janeiro e Washington como também mitigar o relativo isolamento argentino na região.

A piora na situação econômica brasileira e a Revolta da Chibata – que expôs as deficiências na organização da Marinha – reduziram a percepção, entre os argentinos, da ameaça potencial representada por seus vizinhos. O presidente Hermes, contudo, manteve a aquisição do terceiro encouraçado apesar da controvérsia no interior da própria Marinha e do governo, ainda que tivesse vislumbrado a mudança do fornecedor da belonave, algo

que se relacionaria com uma possível aproximação diplomática com a Alemanha num momento em que os brasileiros tinham se decepcionado com os norte-americanos, tanto por seu apoio ao programa naval argentino como também pelo caso Alsop com o Chile. Roque Sáenz Peña, por sua vez, fez um governo mais voltado para a reforma na arena doméstica ao mesmo tempo que implementou uma política de aproximação com o Brasil. Dessa forma, minimizava os desentendimentos com seu vizinho setentrional num momento em que os chilenos, que entraram na corrida armamentista com certo atraso, encomendavam os mais poderosos encouraçados da América do Sul.

Nas vésperas da Grande Guerra, os temores perante o imperialismo norte-americano (sobretudo entre chilenos e argentinos), os custos inviáveis da manutenção de uma corrida armamentista por encouraçados e a presença de governos dominados por setores moderados em política externa permitiu que os países do ABC reduzissem os conflitos existentes entre eles e vislumbassem a construção de uma ordem regional de hegemonia compartilhada, que garantisse a segurança mútua e uma posição de status quo favorável a eles na América do Sul. Neste cenário, setores nas três nações voltaram a discutir a possibilidade de abandonarem suas aquisições recentes de dreadnoughts. Essas negociações mostram os limites na rivalidade militar e da disputa pela liderança política sul-americana entre estes países, que não era tão intensa a ponto de torna-los irreconciliáveis ou impedir que vislumbassem a construção de uma ordem regional que contemplasse suas demandas em política externa e segurança. No Brasil, contudo, o ministro Alexandrino conseguiu reverter a tendência contrária aos encouraçados pouco antes da deflagração, porém nos outros dois países a questão voltou a dividir governo e sociedade.

É relevante destacar que as reformas eleitorais de Sáenz Peña na Argentina introduziram novos atores (sobretudo os socialistas, que até então tinham peso insignificante no congresso) nas disputas domésticas pela orientação da política externa, o que naturalmente tornou a construção de um consenso interno mais difícil. Como *roquistas* e socialistas eram favoráveis à venda dos encouraçados em construção, a questão voltou à pauta. Esse ponto era favorecido pelo aumento das tensões na Europa, que criou uma demanda por belonaves e de certa forma favoreceu os grupos pró-desarmamento na Argentina. Não obstante, graças tanto à insistência da Armada e outros setores do governo – que ressaltavam a superioridade dos dreadnoughts brasileiros perante a esquadra argentina existente – bem como da pressão norte-americana, preocupada em não quebrar

sua neutralidade diante do conflito europeu, a aquisição dos navios da classe *Rivadavia* foi mantida.

A Primeira Guerra Mundial impactou os países sul-americanos de várias maneiras. Num primeiro momento, ela pôs fim efetivo à corrida armamentista ao fechar o mercado internacional de armamentos, já que as indústrias bélicas se mobilizavam para o conflito. Por um lado, o intenso desenvolvimento tecnológico bélico durante a guerra acelerou o processo de obsolescência de ambas frotas, à despeito de suas recentes aquisições. Por outro, conforme o conflito se prolongava, ficaram evidentes os custos da dependência das esquadras argentina e brasileira, que enfrentaram dificuldades para garantir as suas atividades diante da carência de combustível e sobressalentes. Essas dificuldades acabaram incentivando parte dos oficiais dos dois países a adotarem uma postura mais industrialista manifestada na prática ou apenas nos discursos. De fato, esta questão perpassa todo o período analisado, ainda que tenha ganhado mais ênfase no pós-guerra.

A ideia de que uma indústria própria era essencial para a defesa nacional tinha raízes antigas no Brasil, remontando o período imperial e as tentativas da Marinha em se adaptar às mudanças na tecnologia naval, em especial na questão da construção naval. Após a transição ao regime republicano, consolidaram-se duas linhas distintas que viam a questão da industrialização e modernização da Marinha em óticas diferentes e que eram representadas pelas propostas dos programas navais de 1904 e 1906. Neste sentido, Noronha dava grande importância à questão ao enfatizar a necessidade do novo porto militar e toda infraestrutura que o acompanhava como essencial para garantir a autonomia do país em sua defesa naval. Ainda que os planos do ministro acabassem abandonados após sua gestão, seu pensamento, que conectava a questão industrial – em especial a construção naval – com a modernização da Marinha, continuou a ser influente na corporação, sendo retomado nas propostas de vários ministros (como Marques de Leão e Veiga Miranda) nas décadas seguintes. A outra linha, representada por Alexandrino e com raízes na tradição do antigo Partido Liberal do Império, dava muito pouca importância à questão, confiando a manutenção da esquadra nacional à indústria estrangeira. A experiência da Primeira Guerra Mundial fortaleceu a linha pró-industrialização, o que obrigou mesmo Alexandrino, ao menos nos seus discursos, a dar maior importância ao assunto em seus planos.

Na Argentina, os debates sobre esta questão parecem ter gerado menos ruídos e polêmicas no período pré-guerra. Podemos avaliar que ao menos três fatores podem ter contribuído para esta situação. Em primeiro lugar, cabe ressaltar que a oficialidade naval

argentina mostrou-se mais coesa do que a brasileira neste período, algo relacionado tanto à sua trajetória – considerando que, em termos efetivos, a marinha surgiu apenas na década de 1870 e que o corpo de oficiais era relativamente pequeno até a expansão ocorrida no último decênio do século XIX – e suas fortes conexões com a elite dirigente do país, ligada intrinsecamente com o modelo agroexportador responsável pelo crescimento econômico extraordinário da Argentina nas últimas décadas do século anterior. Além disso, devemos salientar que o país, diferentemente do caso brasileiro, nunca possuiu uma indústria naval significativa anteriormente. Puerto Militar, por exemplo, foi um complexo portuário bastante desenvolvido e preparado para realizar a manutenção dos navios, porém não existia uma grande preocupação, no pré-guerra, em fabricar as belonaves em território argentino. Por fim, é preciso apontar que a Armada contou com um fluxo muito maior de recursos do que a Marinha. Neste sentido, ainda que existissem polêmicas – como o do local do porto militar ou a composição da esquadra –, a maior disponibilidade de recursos significou que a disputa ocorria de forma menos intensa. Não obstante, a ênfase industrialista ganha importância ainda antes da guerra, inicialmente a partir da participação da Armada na produção de petróleo; após a experiência do conflito, esta questão, assim como no caso brasileiro, torna-se relevante na política naval argentina.

De qualquer maneira, o Rio de Janeiro e Buenos Aires traçaram estratégias distintas durante a guerra, que teriam consequências importantes nos anos posteriores. Enquanto o Brasil se uniu à causa aliada, o que lhe permitiu ganhos políticos e auxílio de instrutores norte-americanos e britânicos – que então se rivalizavam por influência política e econômica no Brasil e no restante da América Latina – para modernizar alguns aspectos de sua marinha e prepara-la, dentro de seus limites, para participar dos combates, os argentinos mantiveram-se em estrita neutralidade, resultado, em grande medida, das divergências internas no país entre os setores pró-Alemanha e pró-Aliados.

Desta maneira, os contatos estabelecidos durante a guerra levaram o Brasil a negociar a vinda de uma missão naval estrangeira, cujo objetivo era modernizar a estrutura e preparo profissional da força como primeiro passo para uma nova atualização do material flutuante. A escolha dos Estados Unidos consolidou a crescente influência deste país na Marinha, que a partir de então estabeleceram uma progressiva colaboração que acompanhou a aproximação diplomática destes países. A Armada argentina, por sua vez, tomou um rumo mais independente, já que se preocupava em não estabelecer nenhuma relação de dependência com outros países.

Conforme a década de 1920 avançou, esses diferentes posicionamentos contribuíram para novos estranhamentos, manifestados especialmente durante as negociações pelo desarmamento naval sul-americano. Enquanto a Argentina se esforçava para manter a superioridade de sua esquadra e desconfiava da cooperação naval Brasil-Estados Unidos, os brasileiros buscavam alterar o equilíbrio naval regional, retomando sua antiga posição e esperando contar com auxílio norte-americano para isso. Diante da incompatibilidade dos interesses dos dois grandes países sul-americanos, não foi possível chegar a nenhuma fórmula de desarmamento que pudesse regular sua competição naval.

As ambiciosas propostas de renovação naval, contudo, não foram materializadas. No Brasil, dificuldades econômicas somaram-se à problemas políticos, em especial nas relações civil-militares, que a partir de então tornaram-se variáveis relevantes no processo de decisão aquisições bélicas. Apesar da Marinha não ter sido o principal núcleo do movimento tenentista, ela acabou afetada pelas novas políticas militares implementadas, em especial a partir do governo Bernardes, que visavam o enfraquecimento das corporações militares como forma de diminuir as ameaças aos governos instituídos. Assim, a modernização naval brasileira resumiu-se à aquisição de um único contratorpedeiro usado e um submarino moderno.

O caso argentino, por outro lado, mostrou-se distinto, ainda que as relações civil-militares também se tornaram importantes no processo de decisão. Elas tornaram-se mais instáveis a partir do primeiro governo Yrigoyen, quando as forças armadas se tornaram um importante grupo político doméstico opositor. O presidente seguinte, Alvear, não somente entendia os perigos que a hostilidade militar poderiam representar ao seu governo como também considerava interessante obter apoio castrense para consolidar sua posição política, libertando-se das pressões de seu antecessor. Dessa forma, Alvear apoiou consistentemente o fortalecimento de suas forças armadas, inclusive por meio de novas aquisições de armamentos, mesmo que o cenário internacional não apresentasse ameaças substanciais que justificassem o grau de investimento feito. Com isso, a Armada Argentina ampliou sua superioridade perante seus rivais sul-americanos, que se viam incapazes de reagir ao crescimento do poder militar-naval de Buenos Aires por razões econômicas e políticas.

É interessante avaliar também como a tecnologia e a modernização naval no período acabou gerando impactos nas relações civil-militares no período. A aquisição dos dreadnoughts, em particular, obrigou uma expansão e aperfeiçoamento profissional nas duas marinhas. No caso brasileiro, a vinda dos grandes encouraçados, num primeiro

momento, afetou o frágil equilíbrio interno existente, agravando as difíceis condições às quais os marinheiros estavam sujeitados e contribuindo para a eclosão da Revolta da Chibata. A necessidade de modernizar o corpo de oficiais e a esquadra, por ocasião da Primeira Guerra Mundial, levou o país a optar pela vinda da missão naval na década de 1920, algo que teve consequências nas relações internacionais do país. É também bastante relevante notar que as principais agitações tenentistas na Marinha ocorreram nos núcleos mais modernos da corporação: aviação naval e submarinos na Conspiração Protógenes, e o levante do encouraçado *São Paulo*.

No caso argentino, contudo, esta relação é menos clara no período analisado, principalmente porque a Armada, de modo geral, assumiu uma posição bastante conservadora – dadas suas conexões tradicionais com a elite dirigente argentina – a partir da ascensão do radicalismo ao governo. Não obstante, as demandas por modernização naval foram instrumentalizadas num mecanismo de obtenção e consolidação do apoio político da corporação, em especial durante o governo Alvear. A partir desta década, por outro lado, surgem novas divergências internas na marinha argentina quanto aos rumos dessa mesma modernização. Assim, há uma maior ênfase no papel da industrialização e da capacidade de construção naval como relevante para a autonomia no campo de defesa. A oficialidade, por sua vez, parece se dividir mais quanto às escolhas tecnológicas e composição da esquadra, uma cisão que indica inclusive um certo choque geracional: surgem divergências quanto à ênfase nos grandes navios, sobre a manutenção de belonaves mais antigas em serviço e quanto ao modelo de submarino ideal para a Armada.

A partir de 1930 ocorreram importantes mudanças neste cenário. Concomitante com a Grande Depressão, na Argentina e no Brasil há a emergência de novos regimes políticos onde as forças armadas ocupam uma posição privilegiada. Essa nova condição das relações civil-militares deu maior importância política aos projetos de modernização bélica, já que as forças armadas se tornaram essenciais para a estabilidade dos novos governos em ambos países. Assim, apesar das grandes dificuldades econômicas, tanto a Argentina como o Brasil autorizaram novos programas de modernização bélica ainda no começo da década.

Conforme a situação internacional se agravou em meados da década, a questão da modernização militar tornou-se ainda mais importante aos dois grandes países sul-americanos, que adotaram posturas distintas. A Argentina, que prezava por uma maior liberdade de ação internacional e se via como líder regional, fez novas aquisições bélicas, incluindo sete contratorpedeiros e um cruzador, que ampliaram ainda mais seu poder e

superioridade naval *vis-a-vis* com seus rivais. O Brasil, que tinha condições econômicas menos favoráveis, buscou obter os armamentos desejados por meio de negociações com as alianças antagônicas que se formavam no cenário internacional mais amplo, buscando as maiores vantagens possíveis. A partir de acordos com os Estados Unidos e Itália, bem como aquisições na Grã-Bretanha, o Rio de Janeiro pode dar início a um programa de renovação naval a partir de meados da década, que resultaram na incorporação de submarinos e pequenos navios de superfície – muitos deles construídos no próprio Brasil. Não obstante seus esforços, o país não conseguiu alterar o equilíbrio naval sul-americano existente e a Armada argentina ainda dispunha de uma supremacia sobre as águas da região em 1939.

As mudanças somente vieram durante a Segunda Guerra Mundial, quando as negociações pelo alinhamento brasileiro aos Estados Unidos resultaram numa transferência substancial de material bélico ao país sul-americano, que incluía contratorpedeiros modernos equipamentos com tecnologia no estado da arte. A Argentina, por outro lado, manteve-se neutra no conflito, uma posição que lhe rendeu até mesmo a hostilidade norte-americana. Isolada e sem parceiros disponíveis, a esquadra platina se tornou obsoleta durante a guerra. Em 1945 o equilíbrio naval na América do Sul tinha se alterado definitivamente e, apesar das diferentes composições das esquadras argentina e brasileira, ambas tinham uma certa equivalência. A emergência da Guerra Fria e ascensão hegemônica dos Estados Unidos consolidaram esse padrão, que continuou em voga por décadas.

Referências

- ALMEIDA, Sílvia Capanema P. de. A modernização do material e do pessoal da Marinha nas vésperas da revolta dos marujos de 1910: modelos e contradições. *Estudos Históricos*, vol. 23, nº 45, p. 147-169, 2010.
- ALSINA JÚNIOR, João Paulo. *Política externa e poder militar no Brasil*. Rio de Janeiro: FGV, 2009.
- _____. *Rio-Branco, grande estratégia e o poder naval*. Rio de Janeiro: FGV, 2015.
- ARIAS NETO, José Miguel. A Marinha Brasileira no início do século XX: política e tecnologia. *Antíteses*, vol. 7, n. 13, p. 84-112, 2014.
- _____. *Em busca da cidadania: praças da Armada Nacional, 1867-1910*. Tese (Doutorado em História Social). 386 páginas. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2001.
- _____. Marinha e Política ao final da Monarquia: notas de pesquisa. *Militares e Política*, v. 5, p. 23-46, 2009.
- ARGUINDEGUY, Pablo E. *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*. Tomo IV. Buenos Aires: Departamento de Estudios Historicos Navales, 1972a.
- _____. *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*. Tomo V. Buenos Aires: Departamento de Estudios Historicos Navales, 1972b.
- _____.; RODRÍGUEZ, Horacio. *Las fuerzas navales argentinas: historia de la flota de mar*. Buenos Aires: Instituto Browniano, 1995.
- ARON, Raymond. *Paz e Guerra entre as Nações*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.
- ASCHIERO, Ana María Musicó. *Organización de la Armada después de Caseros*. In: Congreso Internacional de Historia: La Epoca del Almirante Brown; 30-31 de agosto de 2007. Buenos Aires: Instituto Nacional Browniano, p. 1-14, 2007.
- BAER, George W. *One hundred years of sea power: the U.S. Navy, 1890-1990*. Stanford: Stanford University Press, 1994.
- BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul, da Tríplice Aliança ao Mercosul*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.
- BARLETTA, Michael; TRINKUNAS, Harold. Regime Type and Regional Security in Latin America: toward a “Balance of Identity Theory”. In: PAUL, T. V.; WIRTZ, James J.; FORTMANN, Michel (Eds.). *Balance of Power: theory and practice in the 21st Century*. Stanford: Stanford University Press, 2004.
- BETHELL, Leslie. Britain and Latin America in historical perspective. In: THOMAS-BULMER, Victor (Ed.). *Britain and Latina America: a changing relationship*. Cambridge: Cambridge University Press, 1989.
- BUZAN, Barry; WÆVER, Ole. *Regions and Powers: The Structure of International Security*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.
- BLACK, Jeremy. *Naval Power: a history of warfare and the sea from 1500*. New York: Palgrave Macmillan, 2009.
- _____. *Rethinking Military History*. London: Routledge, 2004.

- BOOTH, Ken. *Las Armadas y la Política Exterior*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1980.
- BÓVEDA, Jorge R. Las maniobras navales de 1902: la evolución de las tácticas de la Armada Argentina ante el conflicto con Chile, 1881-1902. *Boletín del Centro Naval*, vol. 824, p. 129-142, 2009.
- _____. Diplomacia de acorazados, 1904-1915: la política naval argentina, rehén de los EE.UU. *Boletín del Centro Naval*, nº. 831, p. 207-222, 2011.
- BRODIE, Bernard. *Sea Power in the Machine Age*. New York: Greenwood Press, 1969.
- BROOK, Peter. *Warships for export: Armstrongs warships, 1867-1927*. Gravesend: World Ship Society, 1999.
- BURLAMAQUI, Armando. *A situação naval Sul Americana em 1921*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1922.
- _____. *Esboço da política naval brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1923.
- BURR, Robert N. The Balance of Power in Nineteenth Century South America: an explanatory essay. *Hispanic American Historical Review*, v. 35, n. 1, p. 37-60, 1955.
- BURT, Robert A. *British Battleships of World War One*. Barnsley: Seaforth Publishing, 2012.
- CABLE, James. *Gunboat Diplomacy*. New York: St. Martin's Press, 1971.
- CAILLET-BOIS, Teodoro. *Historia Naval Argentina*. Buenos Aires: Emencé, 1944.
- CALÓGERAS, João Pandiá. *Problemas de Administração*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1938.
- CAMINHA, Herick Marques. *Organização e administração do Ministério da Marinha na República*. Brasília/Rio de Janeiro: Fundação Centro de Formação do Servidor Público/Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989.
- CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *História Marítima*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.
- CARONE, Edgard. *A República Velha: evolução política*. São Paulo: Difel, 1974.
- CARVALHO, José Murilo de. *Forças Armadas e Política no Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.
- CASCARDO, Francisco Carlos Pereira. *O Tenentismo na Marinha: os primeiros anos, 1922 a 1924*. São Paulo: Paz e Terra, 2005.
- CATRINA, Christian. *Arms Transfers and Dependence*. New York: Taylor & Francis, 1988.
- CERVO, Amado Luiz; BUENOS, Clodoaldo. *História da política exterior do Brasil*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2012.
- CHESNEAU, Roger (Ed.). *Conway's All the World's Fighting Ships, 1922-1946*. London: Conway Maritime Press, 1997.
- _____. KOLESNIK, Eugene M. (Eds.). *Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905*. London: Conway Maritime Press, 1979.
- CHEYRE, Juan Emilio. Defence Diplomacy. In: COOPER, Andrew F.; HEINE, Jorge; THAKUR, Ramesh (Eds.). *The Oxford Handbook of Modern Diplomacy*. Oxford: Oxford University Press, 2003.
- CLAUSEWITZ, Carl von. *Da Guerra*. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

- CREVELD, Martin van. Technology and War I. In: TOWNSHEND, Charles (Ed.). *The Oxford History of Modern War*. Oxford: Oxford University Press, 2000.
- COSTA, Dídio. *Noronha: almirante Júlio César de Noronha*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1944.
- COTTEY, Andrew; FORSTER, Anthony. *Reshaping Defence Diplomacy: new roles for military cooperation and assistance*. Oxford: Oxford University Press, 2004.
- DARÓZ, Carlos. *O Brasil na Primeira Guerra Mundial: a longa travessia*. São Paulo: Contexto, 2016.
- DAVIS, Sonny B. *A Brotherhood of Arms: Brazil-United States Military Relations, 1945-1977*. Niwot: University Press of Colorado, 1996.
- DELAMER, Guillermo; OYARZÁBAL, Guillermo; MONTENEGRO, Guillermo J.; BERGALLO, Jorge; SANTILLÁN, Haroldo. Evolución del pensamiento estratégico naval argentina a lo largo de la historia: parte 1. *Boletín del Centro Naval*, vol. 828, p. 209-220, 2010.
- _____. Evolución del pensamiento estratégico naval argentina a lo largo de la historia: parte 2. *Boletín del Centro Naval*, vol. 829, p. 13-23, 2011.
- DESTÉFANI, Laurio H. La Armada Argentina (1900-1922). In: HISTORIA Marítima Argentina, tomo IX. Buenos Aires: Departamento de Estudios Historicos Navales, 1991a.
- _____. La Armada Argentina (1923-1950). In: HISTORIA Marítima Argentina, tomo IX. Buenos Aires: Departamento de Estudios Historicos Navales, 1991b.
- DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- _____. *O Brasil no Rio da Prata (1822-1994)*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014.
- DOWNING, Brian. *The military revolution and political change*. Princeton: Princeton University Press, 1992.
- DRUMMOND, José Augusto. *O movimento tenentista: a intervenção política dos oficiais jovens (1922-1935)*. Rio de Janeiro: Graal, 1986.
- ENGLISH, Adam J. *Armed Forces of Latin America: their histories, development, present strength and military potential*. London: Jane's, 1984.
- ESCODÉ, Carlos; CISNEROS, Andrés. *Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, 2000. Disponível online em: <http://www.argentina-rree.com/historia.htm>.
- FALTAS, Sami. *Arms Market and Armament Policy: the changing structure of naval industries in Western Europe*. Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1986.
- FARRELL, Theo; TERRIFF, Terry (Eds.). *The Sources of Military Change: culture, politics, technology*. London: Lynne Rienner, 2002.
- FAUSTO, Boris; DEVOTO, Fernando. *Brasil e Argentina: um ensaio de história comparada (1850-2002)*. São Paulo: Editora 34, 2004.
- FERRAZ, Francisco César Alves. Relações entre civis e militares no Brasil: um esboço histórico. *História & Ensino*, vol. 4, p. 115-137, 1998.
- FINER, Samuel E. *The man on horseback*. New Brunswick: Transaction Publishers, 2006.

- FUCCILLE, Alexandre; RESENDE, Lucas Pereira. Complexo Regional de Segurança da América do Sul: uma nova perspectiva. *Contexto Internacional*, v. 35, n. 1, p. 77-104, 2013.
- GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha Brasileira na Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982.
- GARAY, Cristián. Las carreras armamentistas navales entre Argentina, Chile y Brasil (1891-1923). *Historia Critica*, nº 48, p. 39-57, 2012.
- GARCIA, Eugênio Vargas. A diplomacia dos armamentos em Santiago: o Brasil e a Conferência Pan-Americana de 1923. *Revista Brasileira de História*, vol. 23, nº 46, p. 173-200, 2003.
- GARDINER, Robert; LAMBERT, Andrew (Eds.). *Steam, Steel and Shellfire: the steam warship, 1815-1905*. London: Conway Maritime Press, 1994.
- GARDINER, Robert J.; BROWN, David K. (Eds.) *The eclipse of the big gun: warships 1906-1945*. London: Conway Maritime Press, 1992.
- GRAY, Randal (Ed.). *Conway's All the World's Fighting Ships, 1906-1921*. London: Conway Maritime Press, 1985.
- HAHNER, June E. *Relações Entre Civis e Militares no Brasil (1889-1898)*. São Paulo: Pioneira, 1975.
- HEALY, David. Admiral William B. Caperton and United States Naval Diplomacy in South America, 1917-1919. *Journal of Latin American Studies*, vol. 8, nº 2, p. 297-323, 1978.
- HILL, John Richard. *Maritime Strategy for Medium Powers*. London: Croom Helm, 1986.
- HUNTINGTON, Samuel P. *The soldier and the State*. Cambridge: Harvard University Press, 2002.
- JANOWITZ, Morris. *O Soldado Profissional*. Rio de Janeiro: Edições GRD, 1967.
- JERVIS, Robert. Cooperation under the security dilemma. *World Politics*, vol. 30, nº 2, p. 167-214, 1978.
- _____. Navies, Politics and Political Science. In: HATTENDORF, John B. *Doing Naval History: essays toward improvement*. Newport: Naval War College Press, 1995.
- JOHNSON, John J. *The Military and Society in Latin America*. Stanford: Stanford University Press, 1965.
- KEEGAN, John. *The First World War*. New York: Alfred A. Knopf, 1999.
- _____. *The price of admiralty: the evolution of naval warfare*. New York: Penguin Books, 1990.
- _____. *Uma história da guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.
- LIEBER, Keir. *War and the Engineers*. Ithaca: Cornell University Press, 2005.
- LITTLE, Richard. *The Balance of Power in International Relations: metaphors, myths and models*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009.
- LIVERMORE, Seward W. Battleship Diplomacy in South America: 1905-1925. *The Journal of Modern History*, vol. 16, nº 1, p. 31-48, 1944.
- LOBELL, Steven E. Threat assessment, the state, and foreign policy: a neoclassical realist model. In: LOBELL, Steven E.; RIPSAN, Norrin M.; TALIAFERRO, Jeffrey W. (Eds.). *Neoclassical Realism, the State, and Foreign Policy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009.

- _____.; RIPSAN, Norrin M.; TALIAFERRO, Jeffrey W. (Eds.). *Neoclassical Realism, the State, and Foreign Policy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009.
- LONZIÈME, Enrique González. La Armada Argentina de 1850 a 1950. In: BOIS, Ricardo R. Caillet et al (Orgs.). *Temas de Historia Marítima Argentina*. Buenos Aires: Fundación Argentina de Estudios Marítimos, 1970.
- _____. Los conflictos con Chile (1883-1904). In: HISTORIA Marítima Argentina, tomo VIII. Buenos Aires: Departamento de Estudios Historicos Navales, 1990.
- LOVE, Joseph L. *The Revolt of the Whip*. Stanford: Stanford University Press, 2012.
- LUTTWAK, Edward N. *The Political uses of Sea Power*. Baltimore: John Hopkins University Press, 1975.
- LYNCH, John. As repúblicas do Prata na Independência à Guerra do Paraguai. In: BETHELL, Leslie (Org.). *História da América Latina*. Volume III: da Independência a 1870. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.
- MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. Rio de Janeiro: Editora Cátedra, 1975.
- MARES, David R. *Violent Peace: militarized interstate bargaining in Latin America*. New York: Columbia University Press, 2001.
- MARTIN, Laurence W. *The Sea in Modern Strategy*. London: Chatto & Windus, 1967.
- MARTINS, Hélio Leôncio. A Revolta da Armada – 1893. In: HISTÓRIA Naval Brasileira. Volume 5, tomo 1A. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1995.
- _____. *A Revolta dos Marinheiros, 1910*. São Paulo/Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional/Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1988.
- _____. Evolução da política naval brasileira entre as duas guerras mundiais. In: HISTÓRIA Naval Brasileira. Volume 5, tomo 2. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985a.
- _____. Forças combatentes. In: HISTÓRIA Naval Brasileira. Volume 5, tomo 2. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985b.
- _____. Operações. In: HISTÓRIA Naval Brasileira. Volume 5, tomo 2. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985c.
- _____.; COZZA, Dino Willy. Poderes combatentes. In: HISTÓRIA Naval Brasileira. Volume 5, tomo 1B. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997.
- MARTINS FILHO, João Roberto. *A Marinha Brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910*. Rio de Janeiro: FGV, 2010.
- _____. Relações navais entre Brasil e Reino Unido durante a Guerra Fria: o caso da aquisição das fragatas Vosper. *Austral*, v. 4, n. 7, p. 73-103, 2015.
- McCANN, Frank D. *Soldados da Pátria: História do Exército Brasileiro, 1889-1937*. São Paulo/Rio de Janeiro: Companhia das Letras/Biblioteca do Exército, 2009.
- MEARSHEIMER, John J. *The Tragedy of Great Power Politics*. New York: Norton, 2014.
- MELLO, Américo Vieira de. *Memórias: Visão Histórica da Marinha Brasileira, 1895-1945*. Belo Horizonte: O Escriba, 1994.
- MELLO, Leonel Itaussu Almeida. *Argentina e Brasil: a balança de poder no Cone Sul*. São Paulo: Annablume, 1996.
- MONTENEGRO, Guillermo J. Argentina. In: HATTENDORF, John B. (Ed.). *Ubi Sumus? The state of Naval and Maritime History*. Newport: Naval War College Press, 1994.

- _____. *El armamentismo naval argentino en la era del desarme*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2002.
- MOREL, Edmar. *A Revolta da Chibata*. São Paulo/Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2016.
- MORENO, Isidoro J. Ruiz. *La Marina revolucionaria, 1874-1963*. Buenos Aires: Planeta, 1998.
- MORGAN, Zachary R. *Legacy of the Lash: Race and Corporal Punishment in the Brazilian Navy and the Atlantic World*. Bloomington: Indiana University Press, 2014.
- MORGENTHAU, Hans J. *Politics Among Nations: the struggle for power and Peace*. New York: McGrall Hill, 2006.
- NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.
- _____. *Cidadania, cor e disciplina na Revolta dos Marinheiros de 1910*. Rio de Janeiro: Mauad/FAPERJ, 2008.
- NORONHA, Júlio César de. Programa Naval de 1904. In: *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, vol. IX, 1950.
- NYE, Joseph S. *Soft power: the means to success in world politics*. New York: Public Affairs, 2004.
- OYARZÁBAL, Guillermo. *Los marinos de la Generación del Ochenta*. Emecé: Buenos Aires, 2005.
- PARADISO, José. *Um lugar no mundo: a Argentina em busca de identidade internacional*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- PARKER, Geoffrey. *The military revolution: military innovation and the rise of the west 1500-1800*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.
- PION-BERLIN, David. Civil-Military Circumvention: how Argentine State institutions compensate for a weakened chain of command. In: PION-BERLIN, David (Ed.) *Civil-military relations in Latin America*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2001.
- POTASH, Robert A. *El ejército y la política en la Argentina, 1928-1945: de Yrigoyen a Perón*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1981.
- QUEIROZ, Francisco Gomes de. *75 anos da aviação naval brasileira*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1991.
- RESENDE-SANTOS, João. *Neorealism, States, and the Modern Mass Army*. Cambridge: Cambridge University Press, 2007.
- RIPSMAN, Norrin M. Neoclassical realism and domestic interest groups. In: LOBELL, Steven E.; RIPSMAN, Norrin M.; TALIAFERRO, Jeffrey W. (Orgs.). *Neoclassical Realism, the State, and Foreign Policy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009.
- _____.; TALIAFERRO, Jeffrey W.; LOBELL, Steven E. *Neoclassical Realist Theory of International Politics*. Oxford: Oxford University Press, 2016.
- ROUQUIÉ, Alain. *O Estado militar na América Latina*. São Paulo: Alfa-Omega, 1984.
- _____. *Poder militar y sociedad política en la Argentina: hasta 1943*. Buenos Aires: Emecé, 1982.
- RUSSEL, Roberto; TOKATLIAN, Gabriel. *El lugar de Brasil en la política exterior argentina*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2003.

- SAHNI, Varun. Not Quite British: a study of external influences on the Argentine Navy. *Journal of Latin American Studies*, vol. 25, n. 3, p. 489-513.
- SAMPSON, Anthony. *The Arms Bazaar*. London: Coronet Books, 1977.
- SARAIVA, Miriam Gomes. *Encontros e Desencontros: o lugar da Argentina na política externa brasileira*. Belo Horizonte: Fino Traço, 2012.
- SCENNA, Miguel Ángel. *Argentina – Brasil: cuatro siglos de rivalidad*. Buenos Aires: La Bastilla, 1975.
- _____. *Los militares*. Buenos Aires: Editorial de Belgrano, 1980.
- SCHEINA, Robert L. *Latin America: a naval history, 1810-1987*. Annapolis: Naval Institute Press, 1988.
- SCHENONI, Luis Leandro. Unveiling the South American Balance. *Estudos Internacionais*, v. 2 n. 2, p. 215-232, 2014.
- SIDDERS, Juan Carlos. La Armada Argentina de 1870 a 1902. In: HISTORIA Marítima Argentina, tomo VIII. Buenos Aires: Departamento de Estudios Historicos Navales, 1990.
- _____. La evolución náutica y sus naves en la Armada en la primera mitad del siglo XX. In: HISTORIA Marítima Argentina, tomo IX. Buenos Aires: Departamento de Estudios Historicos Navales, 1991.
- SILVA, J. M. de Castro. Filinto Perry. In: DPHDM (Departamento do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha) (Org.). *A vida nos "FF", 1914-1934*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2010.
- SMIT, Wim A. Military Technologies and Politics. In: GOODIN, Robert E.; TILLY, Charles. *The Oxford Handbook of Contextual Political Analysis*. Oxford: Oxford University Press, 2006.
- SOUZA, Marco Polo Áureo Cerqueira de. *Nossos submarinos: sinopse histórica*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986.
- SPINELLI, Guillermo. *Argentina desde el mar: introducción a la historia naval argentina 1776-1852*. Buenos Aires: Armada Argentina, 2014.
- SODRÉ, Nelson Werneck. *História Militar do Brasil*. São Paulo: Expressão Popular, 2010.
- SOMERVELL, Philip. Naval affairs in Chilean politics, 1910-1932. *Journal of Latin American Studies*, v. 16, n. 2, p. 381-402, 1984.
- STORNI, Segundo R. *Intereses argentinos en el mar*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1967.
- SUMIDA, John Tetsuro; ROSENBERG, David Aland. Machines, Men, Manufacturing, Management, and Money: The Study of Navies as Complex Organizations and Transformation of Twentieth Century Naval History. In: HATTENDORF, John B. (Ed.). *Doing Naval History: Essays Toward Improvement*. Newport: Naval War College Press, 1995.
- TRINKUNAS, Harold A. Crafting Civilian Control in Argentina and Venezuela. In: PION-BERLIN, David (Ed.) *Civil-military relations in Latin America*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2001.
- TILL, Geoffrey. *Seapower: a guide for the twenty-first century*. New York: Routledge, 2013.

- TOPLISS, David. The Brazilian Dreadnoughts, 1904-1914. *Warship International*, nº 3, p. 240-289, 1988.
- TOPIK, Steven C. *Comércio e canhoneiras: Brasil e Estados Unidos na Era dos Impérios, 1889-1897*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.
- VALE, Brian. *A War Betwixt Englishmen: Brazil against Argentina on the River Plate, 1825-1830*. London: I. B. Tauris, 2000.
- WALT, Stephen M. *The Origins of Alliances*. Ithaca: Cornell University Press, 1992.
- WALTZ, Kenneth. *Theory of International Politics*. Reading: Addison-Wesley, 1979.
- VAN EVERA, Stephen. Offense, Defense and the Causes of War. *International Security*, v. 22, n. 4, p. 5-43, 1998.
- VASCONCELLOS, Genserico de. *A Argentina Militar e Naval*. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915.
- VEIGA MIRANDA, João Pedro. *Quatorze meses na pasta da Marinha*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1982.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985.
- WHYNES, David K. *The economics of Third World military expenditure*. London: Macmillan, 1979.
- WINAND, Érica Cristina Alexandre. A rivalidade como sentimento profundo: origem, evolução histórica e reflexos contemporâneos do padrão de rivalidade entre Brasil e Argentina. *História e Cultura*, v. 4, n.1, p. 68-95, 2015.
- WINDEN, J. J. Naval Diplomacy: a theoretical approach. *Diplomacy & Statecraft*, v. 22, p. 715-733, 2012.
- WISE, Jon. *The Role of the Royal Navy in South America, 1920-1970*. London: Bloomsbury, 2015.