

Memória da Administração Pública Brasileira – MAPA  
Cadernos MAPA, n. 12

**Pelo domínio dos mares do sul:  
a modernização da Marinha na Primeira República  
(1891-1930)**



Salomão Pontes Alves

**Pelo domínio dos mares do sul:  
a modernização da Marinha na Primeira República  
(1891-1930)**

**Salomão Pontes Alves**

**Pelo domínio dos mares do sul:  
a modernização da Marinha na Primeira República  
(1891-1930)**

Coordenação-Geral de Gestão de Documentos  
**mapa** Memória da Administração  
Pública Brasileira

**MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
E SEGURANÇA PÚBLICA**



**ARQUIVO NACIONAL**

Copyright © 2017 Arquivo Nacional  
Praça da República, 173  
20211-350 – Rio de Janeiro – RJ – Brasil  
Telefones: (21) 2179-1338

**Presidente da República**

Michel Miguel Elias Temer Lília

**Ministro da Justiça e Segurança Pública**

Torquato Lorena Jardim

**Diretor-Geral do Arquivo Nacional**

Diego Barbosa da Silva (substituto)

**Coordenadora-Geral de Gestão de Documentos**

Vera Lúcia Hess de Melo Lopes (substituta)

**Supervisora do Programa de Pesquisa Memória da Administração Pública Brasileira**

Dilma Cabral

**Texto**

Salomão Pontes Alves

**Planilhas**

Angélica Ricci Camargo e Salomão Pontes Alves

**Revisão**

Rodolfo Nascimento

**Editoração e Projeto Gráfico**

Dilma Cabral

**Imagem**

Navio dreadnought São Paulo. Arquivo Nacional, Correio da Manhã.  
BR\_RJ\_AN\_RIO\_PH\_0\_FOT\_01795\_069V

---

Alves, Salomão Pontes.

Pelo domínio dos mares do sul: a modernização da Marinha na Primeira República (1891-1930) [recurso eletrônico] / Salomão Pontes Alves -- Dados eletrônicos. -- Rio de Janeiro : Arquivo Nacional, 2017.

Dados eletrônicos ( 1 arquivo : 1,34 mb). -- (Publicações Históricas ; 114) (Cadernos Mapa ; 12 - Memória da Administração Pública Brasileira)

Sistema requerido : Adobe Acrobat Reader.  
ISBN 978-85-60207-92-3

1. Brasil. Ministério da Marinha - História, 1891-1930.  
2. Administração Pública - Brasil - História. 3. Brasil - História Naval.  
I.Título. II. Série.

---

CDD 351.981

# Sumário

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Apresentação</b>  | <b>6</b>  |
| <b>Introdução</b>  | <b>8</b>  |
| <b>1. A busca da hegemonia marítima: entre obstáculos econômicos e diplomáticos</b>  | <b>11</b> |
| Defesa, prestígio e atritos regionais: os primeiros programas navais da República    | <b>13</b> |
| <i>Dreadnoughts</i> e a ‘honra nacional’   | <b>23</b> |
| <b>2. Modernização naval e administração pública</b>                                 | <b>26</b> |
| Das primeiras tentativas de reestruturação ao Programa Naval de 1904                 | <b>27</b> |
| Mudanças de curso: o Programa Naval de 1906  | <b>34</b> |
| O retorno do ministro Alexandrino e as novas tentativas de reestruturação da Marinha | <b>42</b> |
| <b>3. Receios políticos e falta de recursos</b>                                      | <b>48</b> |
| <b>Conclusão</b>   | <b>55</b> |
| <b>Fontes e bibliografia</b>   | <b>59</b> |
| <b>Anexo</b>   | <b>62</b> |



## Apresentação

O novo número da série de publicações virtuais *Cadernos Mapa* tem como objeto a organização da Marinha na Primeira República, os projetos de reestruturação do ministério e as propostas de modernização que procuraram conferir um lugar de destaque no cenário mundial à Força Naval brasileira.

A promulgação da Constituição em 1891, a primeira da República brasileira, e a aprovação da lei n. 23, de 30 de outubro do mesmo ano, que reformulou a administração pública legada pelo Império, são marcos importantes para compreensão da dinâmica que norteou os diversos rearranjos do aparato administrativo durante o período.

*Pelo domínio dos mares do sul: a modernização da Marinha na Primeira República (1891-1930)* analisa as transformações da estrutura central do ministério a partir do final do governo provisório, sob o comando do marechal Manuel Deodoro da Fonseca, quando uma nova matriz político-institucional se estabelece com a aprovação da Constituição. O debate sobre a modernização da Marinha se deu num período político conturbado, em que o anseio pela descentralização administrativa, pela aquisição de navios e equipamentos enfrentou não apenas déficits orçamentários, mas também as disputas com o Exército e a Revolta da Armada.

Além do texto que analisa a trajetória e os projetos formulados para a Marinha no período 1891-1930, ao final deste trabalho há um anexo com informações sobre a estrutura central do ministério, as mudanças em sua estrutura e competências, além de indicações sobre a existência de documentação referente ao órgão nos fundos e coleções sob a guarda do Arquivo Nacional.

Dilma Cabral  
Supervisora do programa de pesquisa  
*Memória da Administração Pública Brasileira – Mapa*



## Introdução

Fazer um trabalho historiográfico tendo como tema a Marinha no período 1891-1930 pode ser uma tarefa árdua, mas, ao mesmo tempo, provoca o fascínio do historiador. Isto pela variedade de questões que podem ser exploradas.

Em primeiro lugar, podemos verificar dentro dessa força armada a tensão existente entre as rupturas e as continuidades com o período anterior, caracterizado, entre outras coisas, por instituições que refletiam as desigualdades entre os homens. Microcosmo do tempo e do espaço em que estavam inseridos, os navios e repartições navais do Império refletiam essas diferenças, seja na mentalidade de seus oficiais, seja em suas ações direcionadas à marujada. Com a chegada da República, a conservação de práticas como os tribunais de convés e os castigos físicos, cujo maior símbolo era a chibata, assim como os recrutamentos forçados das populações mais pobres são exemplos que nos vêm à cabeça quando pensamos nas continuidades da Marinha no período imperial. E não somente isso: o elitismo da força, cujos altos oficiais eram recrutados nos estratos sociais mais elevados era também uma característica proveniente do Império e que perdurou por toda a Primeira República.

Entretanto, podemos verificar também o empenho da Marinha em acompanhar os novos tempos no Brasil e no mundo. Esforço em associar-se aos ares da República e da modernidade, em sua organização interna e na busca de equipamentos, tecnologias e treinamento dos seus homens.

Em segundo lugar, estudar a Marinha significa andar por uma terra com fronteiras tênues. Isso porque vários âmbitos da historiografia se misturam na análise: história administrativa, social, militar, das relações internacionais, econômica, dentre outras, atuam em conjunto quando nos propomos examinar essa instituição. Mesmo que o historiador em seu estudo privilegie um campo desse grande mosaico, não pode desconsiderar totalmente os demais.

O presente trabalho utilizou como fonte a legislação do período e, principalmente, os relatórios da Marinha. Através deles podemos verificar as diferentes opiniões dos 19 ministros que ocuparam o ministério nesse período, averiguar as mudanças estruturais e de competência

do ministério ao longo dos anos e analisar o estado real dessa força no que se refere aos aspectos material, pessoal e financeiro, que nem sempre era coerente com o que a legislação da época determinava.

Obviamente, navegar nesse mar de legislações e relatórios ministeriais exige a necessidade de uma âncora segura. Esta é fornecida pela bibliografia pertinente à conjuntura do período proposto, assim como pelos estudiosos que elegeram a Marinha como objeto de pesquisa.

Nesse sentido, o texto a seguir procurará mostrar que a Primeira República não foi um período favorável à Marinha brasileira, apesar das tentativas de modernização. Objeto de receios políticos e divisões internas entre seus oficiais, a Marinha experimentou alguns progressos no período, mas não suficientes para as pretensões que alimentava. Entre 1891 e 1930 ela conheceu mais estagnação que desenvolvimento.

**A busca da hegemonia marítima:  
entre obstáculos econômicos e diplomáticos**

Quando um ministro da Marinha, sentado em seu gabinete, olhava para os mapas do mundo e do Brasil, o que ele provavelmente enxergava? Em primeiro lugar, via, desde a segunda metade do século XIX, o surgimento de novos candidatos à hegemonia do cenário internacional, posto antes ocupado com largueza pela Inglaterra. O Império sobre o qual se dizia que o ‘Sol nunca se punha’ disputava a supremacia mundial agora com França, Alemanha, Itália, Bélgica, Holanda, Japão, Estados Unidos. Todos esses países aumentaram os seus domínios em lugares como os continentes africano e asiático, arquipélagos do Oceano Pacífico, América Latina. Nesse sentido, a conjuntura política mundial passava a ser outra, embora o Brasil continuasse com o papel de país dependente e secundário nesse contexto, palco de interesses e investimentos internacionais, notadamente norte-americanos (NEVES, 2013, p. 19-20).

Em segundo lugar, testemunhava a constante presença dos discursos do progresso e modernização que, inclusive, podiam ser percebidos no Brasil desde a década de 1860. As novidades que a ciência e a tecnologia traziam para a nação geravam o sentimento de que era necessário entrar na corrida pela incorporação dessas conquistas da civilização no seu cotidiano.

Em terceiro lugar, via que as forças navais ao redor do mundo, principalmente as dos países que se candidatavam ao título de ‘potência’, mergulhavam cada vez mais no caldeirão da ciência e da tecnologia. Desde a década de 1870, com o surgimento de navios inteiramente de ferro (encouraçados), assombrosos e constantes avanços haviam sido feitos nas embarcações, tornando-as verdadeiras fortalezas flutuantes. A partir daí, tais navios protagonizaram uma corrida incessante pela introdução de resistências cada vez maiores contra a penetração de disparos de canhões que, em contrapartida, ficavam mais potentes. A disputa existente entre blindagem e os canhões gerou navios maiores em tamanho e deslocamento (MARTINS FILHO, 2010, p. 12-13).

Navios de guerra bem equipados, obviamente, são instrumentos de ataque e de defesa da integridade nacional, mas não apenas isso. A exibição de força militar é uma importante forma de luta por poder e prestígio entre as nações. A aquisição de armas gera debates não somente dentro do território nacional, mas também discussões e contendas internacionais, principalmente entre

os países que fazem fronteira ou estão na área de influência do comprador. Em grande parte das vezes, a compra de armas reflete a busca por projeção intencional ou manutenção de prestígio (DE MARTINI, 2014, p. 314-315). Assim, de acordo com esse raciocínio, se o Brasil quisesse distinguir-se na comunidade internacional, deveria ter armas e uma Marinha que projetassem a sua imagem. Tal raciocínio, conforme veremos adiante, permeou o discurso de todos os ministros que estiveram à frente da pasta no período analisado.

A crescente modernização das forças navais trouxe à luz a questão orçamentária. De fato, esse foi um aspecto importante no cenário mundial, seja para as grandes potências, como também para os países que almejavam entrar nesse rol. Em relação a estes últimos, o fato era ainda mais complexo: não produziam a tecnologia necessária para a modernização, sendo preciso importá-la. Dentro desse contexto, o Brasil, assim como os seus vizinhos sul-americanos, não possuía o desenvolvimento industrial requerido para a produção e manutenção desses navios (MARTINS FILHO, 2010, p. 14). Na Primeira República, a dependência da indústria tornava-a refém dos sucessos ou fracassos do café no mercado internacional. O lugar secundário que ocupava o setor industrial não permitia que se produzissem em solo nacional os gêneros necessários à modernização da Marinha. Tais produtos tinham que ser, em sua maioria, importados, o que aprofundava o problema da dependência tecnológica.

Os primeiros anos republicanos conheceram uma forte crise econômica que afetou a venda do café brasileiro aos Estados Unidos e à Europa, seus maiores compradores. Ao mesmo tempo, pairava sobre o Brasil o espectro das incertezas políticas, ocasionadas por disputas entre civis e militares para o comando do Poder Executivo, o temor de uma reação monarquista, as revoltas regionais, como a Revolução Federalista no sul do país ou as revoltas da Marinha na década de 1890. Tal crise, econômica e política, atingiu o Ministério de Marinha, o que foi expresso nos relatórios ministeriais entre os anos de 1891 e 1902, que dissertam longamente acerca dos muitos problemas existentes na Força Naval, assim como as possíveis maneiras de saná-los.

Foi somente a partir da ascensão do almirante Júlio César de Noronha ao ministério, durante o governo Rodrigues Alves (1902-1906), que ações concretas e relevantes para a sua modernização puderam ser visualizadas. A estabilização política e financeira implementada pelo governo anterior, Campos Sales<sup>1</sup> (1898-1902), foi de grande importância para o planejamento e o

---

1. No plano econômico, Campos Sales levou adiante o *Funding Loan* negociado em 1897 com os credores internacionais, ou seja, um empréstimo com o objetivo de pagar os juros e empréstimos anteriores. Conseguiu um

início de um programa que modernizasse a Marinha nacional. O combate aos déficits orçamentários, reduzindo as despesas e aumentando as receitas do governo, a recuperação do Tesouro Nacional e a volta dos investimentos estrangeiros ao país deram novo fôlego aos recursos do governo para essa empreitada (NETO, 2014, p. 98).

## **Defesa, prestígio e atritos regionais: os primeiros programas navais da República**

No ano de 1894, o Japão vencera a China, detentora de um maior número de combatentes, na que ficou conhecida como ‘Primeira Guerra Sino-Japonesa’. Tal conflito chamou a atenção do mundo principalmente para as batalhas navais, que há muito não eram vistas. Tais combates colocaram à prova os navios e armamentos avançados que já eram construídos havia algumas décadas (MARTINS FILHO, 2010, P. 35).

Entre os anos 1895 e 1898, Chile e Argentina protagonizaram uma tensa disputa em torno da região da Patagônia, o que levou a um aumento das aquisições navais de última geração por ambos os países. Suas marinhas, dessa forma, ingressavam, ainda que de forma módica, em um grupo seletivo, o de países que possuíam armamento naval de ponta.

As constantes intervenções norte-americanas na região do Caribe, que culminaram na Guerra Hispano-Americana, em 1898, demonstrava que a chamada *Doutrina Monroe*<sup>2</sup> não era apenas uma bravata, mas que os vizinhos do norte estavam dispostos a fazer valer os seus interesses na América Latina. A vitória dos Estados Unidos no conflito finalizou a dominação espanhola não só na América, mas também na Ásia, com a emancipação das Filipinas. Fundamental ressaltar a grande relevância das forças navais neste conflito (NETO, 2014, p. 94).

---

empréstimo para o país de 10 milhões de libras esterlinas para o pagamento dos juros da dívida pelos três anos posteriores, sem a necessidade de utilizar os seus próprios recursos. As amortizações desta dívida ficaram suspensas até o ano de 1911. Como garantia do empréstimo, foram dadas as rendas provenientes da Alfândega do Rio de Janeiro. O governo também teve que se comprometer com um austero programa de deflação, reduzindo a circulação de papel-moeda no país (FAUSTO, 2012, p. 224). No plano político, Campos Sales foi responsável pela chamada ‘política dos governadores’ ou ‘política dos estados’, baseada no mútuo apoio entre o governo federal e os governos estaduais.

2. Enunciada pelo presidente dos EUA James Monroe (1817-1825), a Doutrina Monroe enunciava uma posição contrária à intervenção europeia nos assuntos internos dos países americanos, muitos dos quais recém-saídos ou ainda em processo de emancipação política. A doutrina afirmava ainda a posição neutra dos EUA frente aos conflitos entre as antigas metrópoles europeias e suas colônias no América, o que ficou condensado na famosa frase “a América para os americanos”.

Esses eventos contribuíram para uma campanha que envolveu civis e militares, republicanos e monarquistas, pela modernização da Marinha brasileira. O diagnóstico era de que ela estava completamente obsoleta, inferior às de nossos vizinhos da América do Sul, Argentina e Chile, não tendo capacidade de defender a nação em um conflito. Não possuía uma esquadra homogênea e coerente, oriunda de um programa naval planejado, mas sim navios e armamentos de vários sistemas, adquiridos ao varejo, de acordo com as possibilidades do momento. Em suma, conforme as palavras de Martins Filho, a Marinha brasileira “era um monstro raquítico” (2010, p. 58).

O painel era ainda mais insatisfatório quando os ministros e indivíduos que pensavam a reestruturação da Marinha olhavam para o período imperial, quando supostamente teria sido mais poderosa que as dos seus vizinhos e, portanto, capaz de garantir a hegemonia brasileira nos mares da América do Sul. Esse discurso, de uma superioridade passada e a necessidade de sua recuperação, esteve presente em grande número de relatórios ministeriais ao longo do período. Em 1900, escrevia o ministro J. Pinto da Luz em seu relatório referente ao ano de 1899:

(...) é nas forças militares que repousam a tranquilidade da nação e com um litoral do tamanho do Brasil, cabe à Marinha o principal papel em uma emergência de guerra. Neste sentido, **é necessário fazer voltar ao seu estado em que era respeitada entre as potências da América do Sul** (BRASIL, 1900, p. 3, grifo nosso).

No relatório de 1901, o mesmo ministro aconselhava a substituição dos antigos navios brasileiros por modelos mais modernos, caso o país quisesse garantir a hegemonia que lhe competia na América do Sul:

De tipos mais antigos em sua maioria, e, portanto, condenados pelas construções modernas, a substituição deles é aconselhada pela necessidade que tem a armada nacional de se refazer de novos elementos que lhe garantam **a conquista do lugar que lhe compete na América do Sul** (BRASIL, 1902, p. 44, grifo nosso).

No ano de 1913, o ministro Alexandrino Faria de Alencar, ao defender a compra do *dreadnought*<sup>3</sup> Rio de Janeiro, objeto de polêmica nos meios navais nacionais e internacionais, justificava a sua posição:

---

3. *Dreadnought* era um tipo específico de navio encouraçado, verdadeira fortaleza flutuante. Conforme veremos adiante, seu lançamento significou um grande impacto, seja nas esferas militares, seja nas relações internacionais no início do século XX.

A aquisição do navio para o Brasil não tem, para as nações europeias o interesse que deve nos despertar, por vermos assim mal empregados estes 40.000 contos, com uma unidade que, mesmo dentro do limite do preço, podia ser muitíssimo mais valiosa; **por vermos provavelmente perdida a hegemonia sul-americana, a que temos direito, pela importância do país**, embora ela em nada se contraponha à sólida união que deve existir entre todas as nações do continente, como determinante de seu prestígio mundial (BRASIL, 1914, p. 58, grifo nosso).

No relatório referente ao ano de 1921, o ministro João Pedro da Veiga Miranda, argumentando em prol do aumento de verbas para aquisição de equipamento para a Marinha, ainda nutria pálidas esperanças na recuperação de hegemonia nos mares do sul:

Motivos de força maior nos constrangeram a abdicar **transitoriamente** de nossa superioridade naval. Resignamo-nos a essa abdicção **transitória**. Suportá-la, porém como uma *capitis diminutio* definitiva, seria um inqualificável vexame (BRASIL, 1922, p. 60).

Em 1923, após o retorno pela terceira vez à pasta ministerial, o almirante Alexandrino Faria de Alencar, em seu relatório referente ao ano de 1922, lamentava que as grandes potências mundiais já admitissem que o Brasil perdera a hegemonia sul-americana:

Esse fato nos tem levado a situações lamentáveis, quase ofensivas ao brio nacional como ultimamente nos congressos internacionais, onde, em um deles, com o intuito, sem dúvida louvável, de se reduzir os armamentos, destinava-se ao Brasil quota inferior a outra nação do continente. Era a admissão tácita, pelas grandes potências, de que havíamos perdido a supremacia naval sul-americana, outrora mantida com justo e orgulhoso garbo pelos nossos antepassados (BRASIL, 1923, p. 7).

Outros exemplos podem ser selecionados nos relatórios do período. Os fragmentos acima, contudo, bastam para demonstrar que o sentimento da supremacia marítima perdida e a necessidade de sua recuperação foi perene ao longo da Primeira República. Naturalmente, o discurso da recuperação da superioridade marítima nacional andava de mãos dadas com o da imagem do Brasil perante as outras nações. Melhor exemplo pode ser verificado nos debates ocorridos na Conferência Pan-Americana<sup>4</sup>, quando se discutia a redução de armamentos na América Latina, após a Primeira Guerra Mundial. Com a palavra, o ministro e almirante Alexandrino:

---

4. Convém notar que não somente o Brasil se preocupava com a imagem por ocasião da Conferência Pan-Americana. Todos os países que lhe serviram de sede na América Latina trataram de aumentar o seu poderio naval previamente: o Brasil em 1906, a Argentina em 1908 e o Chile, em 1923 (DE MARTINI, 2014, p. 323).

A questão da limitação dos armamentos sul-americanos, iniciada nos trabalhos da liga das nações e transferida para a Conferência Pan-Americana, agora reunida da capital do Chile, interessa viva e apaixonadamente toda a marinha. Em ambas as assembleias o Brasil teve de se pronunciar a respeito e debatidas e confrontadas no tabuleiro franco da concórdia internacional, as forças disponíveis no momento pelas do continente que possuem armamentos navais, verificou a nossa diplomacia não ser possível aceitar o *status-quo* entre elas, por que deixaria a nossa pátria em evidentes condições de inferioridade em relação às duas outras repúblicas amigas, a Argentina e o Chile (BRASIL, 1923, p. 23).

Ainda nesse mesmo relatório, Alexandrino argumenta a favor do desenvolvimento de novas armas, não somente pela sua utilidade bélica, mas também por sua importância para a imagem nacional:

Desenvolver a aviação para ele (o Brasil), não será cuidar unicamente da defesa nacional, nem precaver-se para o futuro, habilitando-se a retirar dos navios aéreos todas as numerosas aplicações que lhe são reservadas, não será também resolver o grande problema nos países de imenso território que é o das vias de comunicações; **será conservar o renome adquirido, manter bem alto o prestígio da pátria, demonstrando a capacidade de seu povo, não inferior aos semelhantes estrangeiros** (BRASIL, 1923, p. 33, grifo nosso).

Nos meios civis, os debates acerca da modernização naval também podem ser encontrados já na década de 1890. Em 1895, Rui Barbosa, exilado na Inglaterra, escrevia para o prestigiado *Jornal do Comércio* quatro artigos, nomeados de “*Lições do Extremo Oriente*”, bastante influenciados pelo autor naval Alfred Mahan.<sup>5</sup> De acordo com o autor, as nações sem inclinação marítima, mas que ao mesmo tempo possuíam uma população pulverizada ao longo de um grande litoral, necessitavam de uma poderosa esquadra. A existência de um forte Exército poderia ser importante, mas este pouco poderia fazer se a Marinha fosse fraca e não garantisse a independência nacional.

Se o Brasil sofresse derrotas no mar, o Exército fatalmente seria impotente para a luta. Assim, havia a grande necessidade de reconstrução da Marinha brasileira, seja em seu aspecto material, seja no que concerne aos seus quadros, considerada essa tarefa o grande problema

---

5. As ideias de Mahan podem ser elencadas nos seguintes pontos: 1. o poder marítimo das nações é um dos principais responsáveis por seus destinos; 2. o controle dos oceanos seria ocasionado por grandes esquadras e pela concentração de forças; 3. a posse de colônias seria mais eficiente do que o controle de grandes extensões territoriais na metrópole; 4. as colônias e o comércio colonial seriam os propiciadores da riqueza de uma potência naval; 5. o transporte por água seria mais barato do que o transporte terrestre; 6. uma ilha que fosse potência poderia ignorar conflitos entre potências terrestres; 7. o poder naval como requisito necessário para se alcançar a condição de potência militar. Tais ideias, hoje bastante questionáveis, tiveram grande responsabilidade para o surgimento e recrudescimento da corrida naval no final do século XIX e início do XX (MARTINS FILHO, 2010, p. 20-21).

brasileiro a ser vencido no final do século XIX. Rui Barbosa também escrevia que o sucateamento que a força sofria nos últimos anos era uma política proposital produzida pelos primeiros governos republicanos (MARTINS FILHO, 2010, p. 35-42).

Outro autor bastante influente nos debates sobre a modernização da Marinha foi o almirante reformado Arthur Silveira da Motta, o barão de Jaceguay. Monarquista que se conciliou com os ares republicanos e ex-participante da Revolta da Armada, o que motivou a sua reforma, foi reintegrado à ativa em 1900, por influência de Rui Barbosa, que ocupava na época uma cadeira do Senado. Chefiou a Biblioteca e o Museu de Marinha e, conseqüentemente, a Revista Marítima Brasileira, publicação oficial que ficava a cargo do diretor da Biblioteca.

O jornalista Arthur Dias foi o responsável por traduzir o debate naval, com todos os seus termos e questões técnicas, para o público leigo. Além disso, buscava apontar em seus escritos quais eram as potenciais ameaças para o Brasil, a saber: Estados Unidos e Europa (MARTINS FILHO, 2010, p. 38). Segundo Dias, as transformações bélicas, táticas e estratégicas, assim como a relação entre guerra e enriquecimento comercial e industrial, modificariam as relações geopolíticas entre os países. As nações que chamava de 'vivas', que investiram na modernização de suas armas e forças, dominariam as chamadas 'mortas', que não o fizeram. Desse modo, os países necessitavam se preparar para possíveis guerras. O argumento do jornalista era uma aplicação do *darwinismo*, tão conceituado e em moda naquele tempo, às relações internacionais e à filosofia política. De acordo com esta concepção, em última instância, a força acabava sendo a fundamentação do direito internacional (NETO, 2014, p. 94).

O tenente Américo Brazílio Silvado, em seu livro *A nova Marinha*, lançado em 1897, traça um retrato da Força desde o Império, criticando as decisões do monarca antes e depois da Guerra do Paraguai, assim como as dificuldades de subordinação existentes entre oficiais e subalternos. Propunha também medidas contra os inimigos da República, principalmente contra os chamados 'sebastianistas', partidários dos chamados 'movimentos messiânicos' na República, que teve em Canudos o seu exemplo mais eloquente (MARTINS FILHO, 2010, p. 38-39).

Outro ator, que muitas vezes passa despercebido nas análises, também merece destaque no palco das discussões da época: os estaleiros navais e a indústria bélica, que produziam armas cada vez mais sofisticadas e navios com maiores recursos tecnológicos, além de incitarem a corrida armamentista ao revelarem detalhes dos projetos encomendados por seus países clientes, utilizavam competentes vendedores comissionados, que viajavam para expor os seus produtos. De acordo com Martins Filho, é bastante provável que tais estaleiros tivessem entrado em contato

com membros do governo e da administração naval brasileira antes que o primeiro programa naval da República tivesse sido concebido (MARTINS FILHO, 2010).

Os primeiros frutos decorrentes da campanha em prol da modernização da Marinha demoraram mais de uma década para começarem a ser colhidos. De fato, no ano de 1904, o governo iniciou um programa de modernização naval, sendo Júlio César de Noronha o ministro da pasta. Tal programa ficou conhecido pelos estudiosos do tema como 'Programa Naval de 1904'. A influência do barão do Rio Branco, que ascendera ao Ministério das Relações Exteriores em 1902, foi fundamental nesse processo. Rio Branco precisava de uma Marinha forte, pois via nesta um instrumento para suas lutas diplomáticas, tendo apadrinhado o projeto desde a sua concepção (BRASIL, 1932, p. 10). Assim, o Programa Naval de 1904 foi concebido com o objetivo de recuperar a hegemonia brasileira perdida na América do Sul. Mas também tinha a preocupação de assegurar a defesa nacional contra os seus vizinhos, assim como a pretensão de garantir uma proteção continental, em conjunto com os mesmos vizinhos argentinos e chilenos, contra uma possível agressão norte-americana ou europeia (NETO, 2014, p. 103).

O programa de 1904 navegava em águas serenas, e os alicerces para a reforma da Marinha estavam lançados. O contrato com o estaleiro inglês Armstrong e Co. para a construção dos navios couraçados, por exemplo, tinha sido firmado, assim como as medidas administrativas necessárias para a adaptação da força ao projeto naval haviam sido encaminhadas e algumas implementadas. Entretanto, alguns fatores alteraram a sua rota.

Em primeiro lugar, a posse do novo presidente eleito, Afonso Pena, ocasionou a ascensão de um novo ministro, Alexandrino Faria de Alencar, no ano de 1906. Sugestão: Em segundo lugar, nesse mesmo ano, fora lançado pela Inglaterra o navio encouraçado *HMS Dreadnought*, que passaria a ser um dos maiores símbolos de poderio naval. Com de mais 18 mil toneladas, tinha como principal diferença seus canhões de grosso calibre padronizados e os motores a vapor a turbina.<sup>6</sup> Sede a Conferência Pan-Americana, a ser realizada ainda em 1906, O Brasil teria no novo encouraçado o ícone da imponência frente aos países que participariam do evento.

O Programa Naval de 1904, apesar de encaminhado, também sofria críticas por parte de

---

6. Os encouraçados anteriores ao *HMS Dreadnought* possuíam canhões de calibres diversificados em um mesmo navio com o objetivo de atingir com as munições mais potentes as áreas mais resistentes dos demais navios, e com as de menor calibre os pontos menos protegidos. De acordo com essa lógica, a blindagem dos navios também era escalonada, de acordo com a importância da área que protegiam. A dificuldade de calibrar armas diferentes e a necessidade de atingir alvos a uma distância cada vez maior fez surgir a ideia de construção de navios com alto e padronizado calibre. No que concerne aos motores a turbina, estes possibilitavam uma grande velocidade, se compararmos aos motores mais tradicionais, movidos a pistão (MARTINS FILHO, 2010, p. 15-16).

autoridades políticas e de membros da Armada desde a batalha de *Tsushima*, travada entre a Rússia e o Japão, em 1905. Nessa batalha, os japoneses, privilegiando a utilização de calibres pesados em seus navios encouraçados, aniquilou a esquadra russa, que utilizou as táticas tradicionais da guerra naval (DE MARTINI, 2014, p. 316-317). As lições táticas da batalha russo-japonesa, somados ao forte lobby dos estaleiros ingleses e o anseio em alcançar o *status* de ‘potência’ fizeram com que o Ministério da Marinha modificasse os rumos das aquisições navais previstas pelo Programa de 1904 de modo a incorporar os *dreadnoughts*. Essa modificação foi feita não sem debates no Poder Legislativo, onde aliados do ex-ministro Júlio César de Noronha questionavam o novo programa naval que o ministro Alexandrino buscava implementar.

Convém mencionar que a discussão acerca do programa naval também não estava isenta de questões pessoais. Os ministros haviam lutado em lados opostos durante a revolta de oficiais de 1893; Alexandrino ao lado dos oficiais revoltosos e Noronha ao lado do governo. Tal revolta, conforme veremos à frente, causou grande divisão do oficialato naval ao longo da Primeira República. Apesar dos argumentos técnicos, as mudanças do programa naval não podem ser dissociadas dessa divisão entre os oficiais (DE MARTINI, 2014, p. 318). Por fim, o programa naval defendido por Alexandrino foi aprovado pelo Poder Legislativo.

A mudança do programa logo volveu os olhares perplexos e desconfiados da comunidade internacional para o Brasil. Primeiro país a encomendar e possuir um *dreadnought* após a Inglaterra, o Brasil, ao adquirir tais máquinas de guerra passava a caminhar no terreno minado da corrida armamentista e naval que precedeu a Primeira Guerra Mundial.<sup>7</sup> Os navios comprados por Alexandrino mergulharam a América do Sul em uma maré de rivalidades envolvendo Argentina, Brasil e Chile. Seguindo a lógica da necessidade de defesa em caso de conflito e, principalmente, da imagem do país perante o mundo, buscavam superar as nações rivais no tamanho e poder de fogo de sua força naval.<sup>8</sup>

---

7. O primeiro navio encomendado pelo programa naval do ministro Alexandrino, o ‘Minas Gerais’, foi considerado, por certo tempo, o navio de guerra mais poderoso do mundo. Tal fato originou a conjectura, principalmente das potências europeias, de que talvez o Brasil estivesse servindo de intermediário a um terceiro comprador, que adquiriria tal máquina de guerra de forma discreta e sem hostilidades das demais potências. De acordo com essas opiniões, o *dreadnought* era poderoso demais para o Brasil (DE MARTINI, 2014, p. 320; NETO, 2014, p. 106).

8. Acusando o Brasil de buscar firmar sua hegemonia no continente através dos seus novos navios, o que não era um juízo falso, a Argentina encomendou, em 1908, dois *dreadnoughts* ainda maiores que os do Brasil. Devemos observar que as encomendas argentinas foram feitas às vésperas da Conferência Pan-Americana que seria sediada em Buenos Aires, no ano de 1910. Pouco tempo após as encomendas portenhas, foi a vez de o Chile buscar aumentar o seu poderio naval, encomendando aos estaleiros ingleses dois navios ainda mais poderosos. E de fato, um dos *dreadnoughts* chilenos, o *Almirante Latorre*, lançado em 1915, foi o navio de guerra mais poderoso do mundo, mesmo que por pouco tempo (DE MARTINI, 2014, p. 323-324).

Entretanto, podemos afirmar que as hostilidades regionais ao programa brasileiro estavam quase todas concentradas na Argentina.<sup>9</sup> A imprensa daquele país, com o jornal *La Prensa* à frente, fazia uma sonora campanha de alerta sobre os navios encomendados pelo Brasil – que seriam muito mais poderosos que os argentinos – e os planos hegemônicos brasileiros.<sup>10</sup> As negociações diplomáticas entre os dois países foram tensas, não faltando, inclusive, planos para um ataque e ocupação do Rio de Janeiro por tropas argentinas, caso o Brasil não cedesse nas negociações<sup>11</sup> (DORATIOTO, 2000, p. 139-140). Mesmo quando os ânimos regionais foram pacificados, a Argentina continuou sua corrida armamentista: em 1908 foi apresentado ao Congresso argentino, pelo Poder Executivo daquele país, um projeto de lei de armamentos navais que se converteu na lei 6.283, de 17 de dezembro de 1908. Esse foi o marco legal que possibilitou à Argentina a aquisição dos encouraçados *Rivadavia* e *Moreno*, assim como outros navios de guerra de menor porte, que chegariam às águas em 1915. Esses navios eram maiores que os brasileiros, além de mais modernos e tecnicamente superiores. (DI BIASI, 2010; DI MARTINI, 2014, p. 323; MARTINS FILHO, 2010, p. 164-165).

Tendo como pano de fundo o ímpeto da marinha brasileira de alcançar a supremacia regional, Alexandrino Faria de Alencar, ministro da Marinha pela segunda vez, tentou utilizar o programa naval argentino como pretexto para encomendar um terceiro encouraçado *dreadnought*, denominado *Rio de Janeiro*, maior e mais poderoso que os do país vizinho.

---

9. Embora o Chile também buscasse aumentar o seu poderio naval nessa conjuntura, podemos afirmar que o programa brasileiro, pelo menos aparentemente, não lhe causava receios. Tal fato pode ser revelado pelo testemunho do representante britânico na cidade de Santiago, que, em comunicado a Londres, declarou que o ministro da Guerra e Marinha chileno, Francisco Herboso, não encarava as aquisições brasileiras com preocupação. O mesmo fora dito pelo ministro aos diplomatas ingleses no Rio de Janeiro. Entretanto, o ministro chileno também afirmara que seu país buscava aumentar o poder de sua armada se os argentinos também o fizessem (MARTINS FILHO, 2010, p. 163).

10. A imprensa argentina não era a única que fazia alarde sobre os navios brasileiros. Os demais países focavam suas preocupações sobre a possibilidade de revenda dos navios para uma potência maior, o que poderia desestabilizar o equilíbrio naval e armamentista mundial, do que nos possíveis planos hegemônicos do Brasil. As suposições acerca de um segundo comprador dos navios brasileiros somente foram perder intensidade quando o governo brasileiro, em 1909, encomendou aos estaleiros Vickers e Armstrong a construção das docas flutuantes para a recepção do *dreadnought Minas Gerais* (MARTINS FILHO, 2010, p. 144-151).]

11. No dia 10 de junho de 1908, o ministro das Relações Exteriores Zeballos apresentou um plano militar secreto ao então presidente argentino José Figueroa Alcorta, que deveria ser implementado caso o Brasil se recusasse a ceder um dos *dreadnoughts* que encomendara para a Argentina, em nome do equilíbrio naval da região. Tal plano consistia na mobilização da esquadra argentina, assim como de 50 mil reservistas do exército, cogitando, inclusive, a possibilidade de um ataque e ocupação da cidade do Rio de Janeiro. Entretanto, tal plano vazou para a imprensa, de modo que o opositorista jornal *La Nación* o publicou, mobilizando a opinião pública e a reação de grupos políticos favoráveis a um entendimento diplomático com o Brasil. A diplomacia britânica, que não via com bons olhos o barril de pólvora prestes a explodir na região, também agiu de forma velada contra Zeballos, por considerá-lo tumultuador da paz regional. A soma de todos estes elementos contrários ao ministro ocasionou a sua queda no Ministério das Relações Exteriores (DORATIOTO, 2000, p. 140).

Conforme veremos adiante, o programa naval de 1906, concebido pelo mesmo Alexandrino, tinha como objetivo principal a aquisição de três navios *dreadnoughts*, tendo se limitado a dois inicialmente, o *Minas Gerais* e o *São Paulo*, com a finalidade de gerar um espaço de tempo necessário para a formação dos quadros de oficiais e marinheiros necessários para as novas máquinas de guerra, assim como outros preparos. A lacuna de tempo entre as aquisições também seria útil e saudável para os recursos financeiros do governo brasileiro (DI MARTINI, 2014, p. 324).

Entretanto, uma variada gama de fatores, tais como a diferença de opiniões e preferências técnicas de ministros ao longo do período, assim como a eclosão da Primeira Guerra Mundial e as dificuldades que a acompanharam, inclusive financeiras, abortaram a aquisição do *Rio de Janeiro*.<sup>12</sup> Não somente o Brasil encontrou dificuldades de manter um poderio naval que exigia uma grande quantidade de recursos. Tais obstáculos também foram sentidos por seus vizinhos. Afinal de contas, o universo da marinha de guerra conhecera grande avanço, seja em qualidade e tecnologia agregada, seja em número de embarcações, principalmente nos anos do conflito mundial. Acompanhar tantos progressos demandava gastos volumosos, inviáveis então para os países sul-americanos.

Após o período de corrida da década de 1910, a América do Sul somente foi conhecer novas discussões armamentistas por ocasião da Conferência Pan-Americana, realizada em 1923, na cidade de Santiago. Nela, seguindo os passos da Conferência Naval de Washington<sup>13</sup>, de 1922, discutiu-se a diminuição de armas entre os países do continente. A Argentina, receosa com uma possível retomada das pretensões bélicas e hegemônicas brasileiras a partir da contratação da Missão Naval Americana, exprimiu suas preocupações. Desse modo, buscou-se um entendimento entre Argentina, Chile e Brasil no sentido de limitar seus programas de armamentos. Contudo, tal solução não foi alcançada, pois o Brasil obstruiu as negociações, por não concordar com a diminuição de seu poderio naval.

---

12. Na verdade, o navio, após ser lançado ao mar, no ano de 1913, foi leiloado com a autorização do Brasil. O governo turco o adquiriu, rebatizando-o com o nome de *Sultão Osman I* (MARINS FILHO, 2010, p. 201).

13. A Conferência Naval de Washington, realizada em 1922, teve como objetivo negociar a diminuição de tonelagem de navios de guerra entre as grandes potências navais da época: EUA, Japão, França, Inglaterra, Itália. Estabeleceu, entre outras coisas, um limite máximo de 35 mil toneladas para os futuros navios de guerra. Sua finalidade essencial era pôr um freio à corrida armamentista naval, que poderia contribuir para outra guerra de proporções catastróficas, tal como a ocorrida entre 1914-1918.

## ***Dreadnoughts e a 'honra nacional'***

Se navios de guerra de alto poder de destruição refletiam a imagem e o prestígio de um país para a comunidade internacional, a mesma lógica valia para a sua própria população. Além da imagem da força, os navios também demonstravam que o país guiava-se pelos trilhos da modernidade, de forma equivalente ou, pelo menos, próximo às grandes potências da época.

A necessidade de adquirir e manter os navios de última geração era uma questão de honra para o governo, o que obviamente não passava despercebido às embaixadas, que comunicavam a seus respectivos países sobre as aquisições brasileiras com o sarcasmo que muitas vezes encontramos nas correspondências diplomáticas. Sir W. Haggard, chefe da legação inglesa no Brasil, por exemplo, informava no ano de 1909, que os navios brasileiros eram “(...) uma espécie de brinquedos novos”, e que era honra nacional tomar posse deles (apud MARTINS FILHO, 2010). Entretanto, expressava a sua dúvida sobre a capacidade dos oficiais e marinheiros brasileiros manejá-los devidamente. O mesmo Sir. W. Haggard já escrevia antes da chegada das embarcações, em 6 de março de 1907:

(...) tomei conhecimento de que os três navios encomendados pelo governo brasileiro aos srs. Armstorng foram aumentados de 13 mil para 19 mil toneladas. Essas formidáveis máquinas de guerra seriam mais provavelmente efetivas se houvesse oficiais brasileiros capazes de colocá-la em combate ou mesmo de navegá-las. (apud MARTINS FILHO, 2010, p. 151).

A chegada do primeiro navio *dreadnought*, o *Minas Gerais*, à Bahia de Guanabara foi um grande evento, que contou com a participação da população e da imprensa. Na verdade, o que adentrava a capital da República naquele dia 9 de abril de 1910 não era apenas um ciclópico navio de guerra; era o próprio progresso. O jornal *O Paiz*, por exemplo, publicava excitadamente:

A chegada do *Minas Gerais*, eis o grande acontecimento que ontem fez palpitar numa vibrante excitação patriótica toda a alma nacional, por que não foi só o Rio de Janeiro que recebeu nas águas de sua formosa baía o formidável *dreadnought*; foi o Brasil inteiro que saudou no vulto agigantado do colosso dos mares sul-americanos o símbolo soberano de sua própria pujança, a expressão concreta de sua energia de nação (apud, MARTINS FILHO, 2010, p. 169).

O mesmo jornal, em sua edição de 19 de abril de 1910, além de informar que o navio

ainda estava com visita franqueada ao público, noticiava também as congratulações de oficiais da Marinha e de outras autoridades ao homem que concretizou a sua existência nos mares brasileiros, o ministro Alexandrino. O discurso publicado do chefe da Inspetoria de Fazenda e Fiscalização, o capitão de mar e guerra Ferreira Campello foi uma verdadeira ode ao ministro:

(...) a vós, é certo, cabem a satisfação e grande glória neste fato.

A vossa tenaz perseverança, ao vosso ingente trabalho e ao vosso acentuado patriotismo deve a nação essa alegria, esse contentamento e esse entusiasmo geral com que foi recebido e saudado esse poderoso navio.

Possa, Sr. Ministro, esse fato, assinalador de vossa era para a marinha de guerra, desperta-lhe a clarividência dos dilatados horizontes, com cujo descortino, bastantemente concorrerá para assegurar a grandeza e felicidade do povo que inscreveu em seu pavilhão nacional o lema “Ordem e Progresso” e sua marinha adotou a divisa “Tudo pela Pátria” (O MINAS GERAIS, 1910, p. 3).

Entretanto, a imagem de nação naval forte e hegemônica sofreria grande estremecimento pouco tempo depois da chegada dos navios, com a eclosão da revolta de marinheiros de 1910, que ficou conhecida também como *Revolta da Chibata*. Os marujos amotinados, que utilizaram os modernos navios de guerra para bombardear a capital, mostraram para o Brasil e para o mundo a discrepância entre o ideal e o real na Marinha brasileira. De um lado, máquinas de guerra com grande quantidade de tecnologia agregada, assim como grandes planos de modernização de repartições navais; de outro, oficiais, marinheiros e a própria administração pública despreparados para a renovação que se buscava efetuar na Marinha. E mais ainda, a Revolta pode ser encarada como um reflexo de um processo maior que ocorria no país, o de modernização conduzida por uma elite e por um regime político que, conforme as palavras de Raimundo Faoro, “acolheu-se, repetidamente, ao primeiro susto, mais fictício do que real, debaixo da proteção das baionetas” (1992, p. 21), ou seja, que excluía o grosso da população dos processos políticos e econômicos do país não hesitando em reprimi-la violentamente quando se sentia ameaçada.

A exclusão social foi um elemento que motivou inúmeras revoltas na Primeira República e o governo não mediu esforços e cartuchos para contê-las, como demonstrou os episódios de Canudos ou do Contestado<sup>14</sup>. Entretanto, no caso da Revolta dos Marinheiros de 1910, podemos

---

14. Em Canudos, na Bahia, o governo republicano mobilizou várias e cada vez maiores expedições militares até o arraial palco da revolta estar completamente arrasado. Na região do Contestado, que abrangia os estados do Paraná e de Santa Catarina, entre 1912 e 1916, o governo utilizou aviões de bombardeio contra os revoltosos, onde milhares de pessoas foram mortas nestas revoltas.

observar uma grande cautela do governo ao reprimir a rebelião. Um ataque do governo aos navios enfrentou grande oposição, de civis e militares, com exceção de poucos oficiais da Marinha. Durante as deliberações sobre como tratar a revolta, o próprio barão do Rio Branco manifestou-se intensamente contrário à possibilidade de destruir os navios amotinados com torpedos, pois isto faria o Brasil perder poderio naval frente à Argentina e o Chile (DI MARTINI, 2014, P. 322).

Obviamente, a precaução do governo e, em especial, do barão do Rio Branco, podem ser explicadas por motivos econômicos. Afinal de contas, navios de tal magnitude são extremamente caros, e afundá-los significaria um enorme prejuízo aos cofres do governo. Entretanto, o símbolo que tais navios representavam para a nação também era um elemento importante, e que não deve ser desprezado em nossa análise. Como bem nota Martins Filho, a decisão de danificar ou afundar um navio *dreadnought* seria um dilema para qualquer governo e Marinha do mundo, visto a grandeza nacional que espelhava. (MARTINS FILHO, 2010, p. 194). Tal análise é corroborada pela opinião do adido naval norte-americano Glenn Howell, que presenciou, no ano de 1924, outro episódio em que o governo brasileiro teve a possibilidade de afundar um dos seus estimados navios, mas não o fez:

(...) naturalmente, deve se considerar que o São Paulo e o Minas Gerais significam mais para o povo brasileiro do que dois encouraçados americanos para nós. Eles representam um símbolo de poder e soberania brasileira, e é certo que decidir afundar um deles resultaria numa grande onda de indignação popular (apud MARTINS FILHO, 2010, p. 194).

Esse aspecto simbólico dos *dreadnoughts* brasileiros, contudo, ainda está para ser estudado de forma mais densa, seja pelos historiadores da Marinha, seja pelos da Primeira República em geral.

## **Modernização naval e administração pública**

Outro prisma de capital importância para as análises dos esforços em prol da modernização da Marinha nos anos 1891-1930 é o da administração pública. Modernizar a Marinha brasileira, de modo que esta acompanhasse as evoluções bélicas e tecnológicas que os demais países estavam experimentando gerava também a necessidade de mudanças na administração naval.

De acordo com os homens que pensavam a modernização da Marinha brasileira, a aquisição de navios e equipamentos de última geração era fundamental para um programa naval consistente, mas não era suficiente. Em conjunto com a esfera material dessa força, era preciso também adequar a esfera humana – oficiais e marinheiros – para que ele fosse bem-sucedido.

Contudo, a maneira como esta renovação seria compatibilizada foi um debate controverso entre os ministros que ocuparam a pasta da Marinha. A grande centralização das decisões, que muitas vezes fazia os projetos navais assumirem um caráter pessoal e os recursos financeiros, na maior parte das vezes insuficientes para materializar os anseios de renovação, foram fatores chave para esse debate.

Grosso modo, a modernização naval brasileira deveria ser realizada através de três eixos integrados: o material, pela aquisição de equipamentos e embarcações; o pessoal, através do recrutamento e formação de marinheiros e oficiais; e o da descentralização administrativa.

## **Das primeiras tentativas de reestruturação ao Programa Naval de 1904**

Os planos de reorganização naval já podiam ser verificados desde a gestão de Custódio José de Melo, em seus relatórios apresentados de 1892 e 1893. Poderiam ser elencados da seguinte forma:

- A reformulação do ensino recebido pelos oficiais na Escola Naval;

- A transformação do Conselho Naval, importante órgão consultivo existente desde o Império, em Conselho do Almirantado.<sup>15</sup>
- A reforma dos procedimentos da Justiça Militar;
- O estabelecimento de prefeituras marítimas ao longo do litoral brasileiro, de modo que fossem bases navais e centros administrativos navais independentes.<sup>16</sup>

As ideias de Custódio de Melo não foram concretizadas por questões financeiras e pelas complicadas relações entre o Exército e a Marinha existentes na época, que, inclusive, contribuíram para a eclosão de um conflito armado, a Revolta da Armada de 1893 (CARVALHO, 2005, p. 52-53). No ano de 1897, o ministro Manuel Alves Barbosa voltava a defender algumas ideias lançadas por Custódio de Melo, embora admitisse que as condições financeiras do país não fossem favoráveis. Reiterava também a necessidade de aumento da frota, através da construção ou aquisição de 25 novos navios (NETO, 2014, p. 93; BRASIL, 1897).

O projeto apresentado por Manuel Alves Barbosa conheceu alguns êxitos ao longo do tempo, como modificações no regulamento e no ensino da Escola Naval<sup>17</sup> e a autorização dada ao Poder Executivo para a divisão do território marítimo brasileiro em circunscrições navais.<sup>18</sup> Entretanto, esta divisão acabou sendo letra morta, visto que não foi efetivada ao longo de toda a Primeira República.<sup>19</sup>

No caso dos arsenais de Marinha as alterações atingiram os da Bahia e de Pernambuco, considerados estrategicamente mal localizados e com condições estruturais e materiais ruins, foram extintos no ano de 1899<sup>20</sup>, sob o ministério de Carlos Balthasar da Silveira.

---

15. De acordo com esta opinião, o Conselho do Almirantado deveria ser composto por oficiais de combate e técnicos, ao mesmo tempo em que teria as competências ampliadas de modo a se tornar o “cérebro da administração naval” (BRASIL, 1893, p. 5).

16. Tais prefeituras seriam autônomas para realizar compras, contabilidade e recrutar marujos. Suas atividades seriam coordenadas diretamente pelo Ministério da Marinha. A criação das prefeituras era defendida à época como uma proposta para combater os problemas do excesso de centralização identificado na Marinha.

17. Pelo decreto n. 2.799, de 19 de janeiro de 1898.

18. Pela lei n. 490, de 16 de dezembro de 1897.

19. José Miguel Arias Neto, em seu artigo *A Marinha brasileira no início do século XX*, afirma que houve uma divisão do litoral brasileiro em quatro prefeituras marítimas (NETO, 2014, p. 93). Na verdade, houve autorizações para o Poder Executivo estabelecê-las, como podemos verificar no decreto n. 490, de 16 de dezembro de 1897, e n. 2.370, de 4 de janeiro de 1911. Entretanto, parece que tais medidas não foram concretizadas, o que podemos constatar pelo decreto n. 10.906, de 27 de maio de 1914, que informa que a divisão do litoral em prefeituras e sua regulamentação não foram realizadas pelo Poder Executivo. Ademais os relatórios ministeriais do período não se referem a um sistema administrativo baseado nessa divisão, pelo menos até 1931-1932 (BRASIL, 1931-1932, p. 83-84).

20. Decreto n. 3.188, de 5 de janeiro de 1899.

As dificuldades financeiras no ministério não permitiam a realização de transformações mais profundas, apontadas como necessárias desde a década de 1890. As autorizações dadas pelo Poder Legislativo para as mudanças no ministério estiveram, na maior parte das vezes, condicionadas a não gerar aumento de gasto. Em decorrência da falta de dinheiro, o ministério se viu obrigado a vender dois navios cruzadores adquiridos pelo governo Floriano Peixoto e fechar escolas de aprendizes-marinheiros em vários estados. Mesmo a conquista de novas atribuições para a Marinha encontravam obstáculos orçamentários para a sua devida execução, como a conservação dos portos, um caso bastante ilustrativo. O anseio do ministério ao longo da década de 1890 foi contemplado pela lei n. 490, de 16 de dezembro de 1897, que transferiu para a Marinha o serviço de balizamento e conservação dos portos. Entretanto, conforme as palavras do ministro Manuel Alves Barbosa, era necessária a concessão de verbas para que tais serviços pudessem ser efetivados e não existissem apenas nominalmente<sup>21</sup> (BRASIL, 1897, p. 79-80).

No que concerne aos navios de guerra, o Ministério da Marinha não ia além dos reparos, o mesmo valendo para os edifícios das diversas repartições navais. (NETO, 2014, p. 93).

Com a ascensão de Rodrigues Alves à Presidência da República, em 1902, os ventos passaram a ser favoráveis ao Ministério da Marinha, que pode ter a chance, pela primeira vez no período republicano, de organizar e efetivar um programa naval coerente e padronizado, sob o comando do ministro Júlio César de Noronha. Entretanto, a forma como fora concebido ainda necessita de maiores pesquisas. Dada a grande centralização administrativa da Marinha, os projetos e decisões ministeriais assumiam um caráter bastante pessoal. Assim, mais do que do ministério, os planos navais eram dos ministros. Uma prova disso pode ser verificada no testemunho do próprio ministro Noronha, que admitiu em entrevista concedida ao jornal *O Paiz*, em 1910, que não consultou o Conselho Naval no processo de elaboração do programa. Houve apenas a concordância verbal entre o ministro e alguns poucos oficiais (MARTINS FILHO, 2010, p. 72).

Ora dificilmente uma única pessoa pode dominar todos os aspectos técnicos exigidos por um grande programa naval, principalmente quando está envolvida alta concentração tecnológica, como no caso dos navios encouraçados. Nesse sentido, é inverossímil que o ministro Júlio César de Noronha tivesse concebido o Programa Naval de 1904 sozinho, ou mesmo assessorado por um

---

21. Todavia é conveniente mencionar que tal atividade de conservação dos portos permaneceu na esfera de competências do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas e, em seguida, do Ministério da Viação e Obras Públicas, um de seus sucessores.

pequeno grupo de oficiais brasileiros que também não dominavam todos os seus aspectos técnicos necessários. De acordo com pesquisas mais recentes, é mais provável que os detalhes e as características técnicas do projeto de Noronha tivessem sido acertadas entre o ministro e os representantes dos estaleiros capazes de construir os navios de guerra. Entretanto, também parece que o ministro já possuía uma convicção pessoal de que navios com capacidade de deslocamento moderado eram os mais apropriados para a Marinha brasileira (MARTINS FILHO, 2010, p. 73-74). Inclusive, porque eram compatíveis com as possibilidades orçamentárias do país.

Seja como for, é certo que, desde 1902, quando assumiu o ministério, Noronha chamava atenção para a necessidade de uma ampla reforma na Marinha, que ia desde a aquisição de novas naus de guerra até mudanças em diversas repartições navais. Seus relatórios mostram a preocupação de constituir quadros da força, oficiais e marinheiros, de modo compatível com o progresso que outras marinhas experimentavam. Dessa forma, propunha, entre outras coisas, a criação de escolas profissionais para a formação especializada dos marujos.

Ressaltava, porém, que as escolas de aprendizes-marinheiros não apresentavam resultados satisfatórios, principalmente se fosse levado em consideração o custo de sua manutenção comparado ao número de marinheiros formados e, ainda assim, de maneira deficiente. Nem mesmo as escolas de marinheiros da Inglaterra, conhecidas por sua qualidade, gastavam tantos recursos como as brasileiras, de acordo com a justificativa do ministro (BRASIL, 1903, p. 43). Tais instituições, ainda de acordo com a sua argumentação, nunca formaram quantidade suficiente de marinheiros, e isso não somente no Brasil, mas em outros lugares também, como nos Estados Unidos, por exemplo. A solução para o problema desse declínio de marujos nas guarnições da Marinha brasileira passava pelo cumprimento do art. 1º, n. 6, da lei n. 478, de 9 de dezembro de 1897, que autorizava o governo a impor à Marinha Mercante a obrigação de contribuir com pessoal para a Marinha de Guerra, mediante sorteio.

E ainda, somente receberiam investimento as escolas de aprendizes que formassem marinheiros em número satisfatório; as demais seriam fechadas. Segundo a ótica do ministro Noronha, cinco escolas eram suficientes para a Marinha (BRASIL, 1903, p. 55). Para que o número de militares preparados pelas escolas não decrescesse, cada uma forneceria um contingente de pelo menos 33 % de sua lotação para o corpo nacional (BRASIL, 1906, p. 57).

Outra medida proposta também estava ligada ao problema do baixo contingente de marujos, mas visava diminuir o grande número de deserções, transformando-as em 'falta disciplinar' em vez de 'crime militar', conforme previsto no Código Penal Militar (BRASIL, 1903, p.

34). As faltas disciplinares poderiam ser julgadas pelos comandantes dos navios e repartições navais *in loco*, de forma mais rápida do que levando os desertores a um tribunal militar, onde seria estabelecido um processo que poderia durar anos. Enquanto aguardavam o julgamento, os marinheiros ficavam afastados das guarnições militares, situação indesejável em uma conjuntura de constante falta de praças. Assim, Noronha propunha a volta oficializada dos ‘tribunais de convés’, onde os comandantes julgavam e puniam faltas de acordo com suas conveniências. É necessário lembrar que tais punições muitas vezes realizavam-se em castigos físicos, que, embora já não fossem mais previstos na Marinha, ainda eram praxe nas embarcações (NETO, 2014, p. 100; NASCIMENTO, 2001).

Nos arsenais, repartições vitais para qualquer esquadra, sobretudo as modernas, a situação era de precariedade de equipamentos e baixa produtividade. O ministro chamava a atenção de que o Arsenal do Ladário, no Mato Grosso, por exemplo, tinha oficinas que gastavam 3,39 vezes mais do que produziam. (BRASIL, 1903, p. 64). O Arsenal do Rio de Janeiro, em melhores condições que os demais<sup>22</sup>, apesar de também considerado moroso e precário, deveria estar situado em uma região mais afastada da cidade, fosse por razões estratégicas ou por uma logística mais eficiente (BRASIL, 1903, p. 59-60). No relatório de 1905, Noronha escrevia que o Congresso autorizara o Executivo a efetuar a mudança do arsenal, assim como firmar o contrato com empresas para a sua construção. Entretanto, relatava também que, embora a necessidade de transferência fosse vista como necessária pela maioria das opiniões na Marinha, a nova localidade onde deveria ser instalado não era consensual: uns achavam que deveria ficar no Rio de Janeiro; outros, na baía da Ilha Grande; outros, em Santa Catarina.

Pessoalmente, o ministro opinava de forma contrária à manutenção do arsenal na baía do Rio de Janeiro, não somente por questões estratégicas, mas também por questões políticas. Afinal de contas, conforme as próprias palavras de Noronha, era preciso afastar a Marinha “da influência política que é dissolvente da disciplina” (BRASIL, 1906, p. 70). Se atentarmos para o fato de que Júlio César de Noronha presenciou o grande motim de oficiais de 1893 e lutou pelo lado governista, sua preocupação com as influências políticas sobre a disciplina da tropa parece natural. E quando olhamos para a outra força armada da República, o Exército, e verificamos a grande efervescência política nas tropas no período, principalmente entre os oficiais de baixa patente (CARVALHO, 2005, p. 13-61), essa posição do ministro parece ainda mais natural.

---

22. Na gestão do ministro Júlio César de Noronha o Ministério da Marinha tinha sob sua subordinação os Arsenais do Rio de Janeiro, do Pará e do Ladário.

Ainda no que se refere às repartições, o plano de Noronha era a construção de um complexo naval onde se aglutinariam vários estabelecimentos da Marinha como a Secretaria de Estado, quartéis, hospitais, diques, dentre outros. Tal concentração tinha uma lógica econômica, que visava um maior controle dos recursos endereçados à Marinha e também uma lógica política e disciplinar, pois ajudava a afastar as tropas da capital do Rio de Janeiro, assim como de seus debates e questões político-partidárias (NETO, 2014, p. 101).

No que concerne à esquadra, o decreto n. 1.296, de 14 de dezembro de 1904, aprovou a aquisição das seguintes embarcações: três encouraçados, de 12.500 a 13.000 toneladas de deslocamento; três cruzadores encouraçados, de 9.200 a 9.700 toneladas; seis caças-torpedeiras, de 400 toneladas; seis torpedeiras de alto-mar, de 130 toneladas<sup>23</sup>; seis torpedeiras de porto, de 50 toneladas; três submarinos; um transporte para carregar 6.000 toneladas de carvão; um navio escola, com deslocamento de até 3.000 toneladas.

A tramitação do programa naval no Poder Legislativo foi uma navegação por águas serenas. Após a concepção, o projeto foi apresentado ao Congresso pelo deputado do Rio de Janeiro Laurindo Pitta, em 7 de junho de 1904. Não encontrou grandes empecilhos, recebendo um parecer favorável em 12 de julho do mesmo ano pela Comissão de Marinha e Guerra da Câmara, que o modificou apenas em detalhes. Além disso, a comissão destacou a necessidade de construir um arsenal e aumentar os diques da Marinha, assim como melhorar o preparo dos quadros, oficiais e marinheiros. Recomendou também que os contratos de construção fossem feitos por triênios até o ano de 1913. Essa última recomendação também tinha um objetivo diplomático, visto que demonstrava aos vizinhos latino-americanos que o Brasil não pretendia se tornar uma potência naval de supetão. Inclusive, o parecer da Comissão indicava que as marinhas sul-americanas deveriam ser unidas para a defesa diante de fortuitas agressões de outros continentes (MARTINS FILHO, 2010, p. 76). A passagem do projeto pela Comissão de Orçamento também ocorreu sem maiores controvérsias, seguindo para discussão na Câmara e, logo depois, para o Senado, onde também não encontrou maiores obstáculos.

Após a aprovação do programa, a Inspetoria de Engenharia Naval entrou em ação através da elaboração das bases pelas quais os encouraçados deveriam ser elaborados. Após isso, foram feitos convites para firmas estrangeiras enviarem propostas para a sua construção, devendo ser escolhida a que melhor atendesse às especificações requeridas e não necessariamente a que

---

23. Há uma divergência de tonelagem entre o texto do decreto n. 1.296/1904 e o artigo de José Miguel Arias Neto (NETO, 2014, p. 102). Neste caso, optamos pela informação existente no texto do referido decreto.

apresentasse o melhor preço. No entanto, o ministro enviou uma circular aos estaleiros informando que gostaria de ter mais propostas além das que recebera. O objetivo dessa circular era o resguardo de Júlio César de Noronha frente às críticas ao programa que começavam a surgir na Marinha. Assim, ele buscava demonstrar a solidez e a coerência do programa através do testemunho dos fabricantes estrangeiros (MARTINS FILHO, 2010, p. 79).

O contrato para a construção dos encouraçados de acordo com as especificações do governo brasileiro foi assinado em 23 de julho de 1906 com a firma *Sir W. G. Armstoring Whitworth and Co., Limited*. Embora todo esse processo pareça ter seguido os trâmites clássicos da livre concorrência liberal, alguns importantes detalhes foram obscurecidos pelas narrativas mais tradicionais da história naval brasileira.

Primeiro, o desenho dos navios encouraçados já estavam finalizados na Inglaterra antes mesmo da apresentação e da aprovação do projeto encabeçado pelo ministro no Legislativo (MARTINS FILHO, 2010, p. 82-88). Tal fato, se não dá a certeza, pelo menos levanta uma grande suspeita de que os desenhos e detalhes do programa, na realidade, foram concebidos nos arsenais ingleses, sendo a apresentação na Câmara e no Senado apenas uma formalidade necessária. É interessante observar também que o ministro Noronha já conhecia as medidas exatas dos navios desde, pelo menos, agosto de 1903, um ano antes de apresentar o programa naval à aprovação do Poder Legislativo. Maior prova disso é um documento expedido para o inspetor do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, que era também irmão do ministro, em que solicitava um projeto e orçamento de obras necessárias para o aumento de um dique da Ilha das Cobras com capacidade de receber navios com as dimensões dos encouraçados encomendados pelo governo brasileiro. Em segundo lugar, as prováveis propinas pagas pela indústria armamentista para facilitar a negociação com o governo. Em outubro de 1906, um documento da diplomacia inglesa, por exemplo, expressava que “interesses privados pessoais jogaram papel importante na encomenda dos navios, que jamais teria sido conseguida não fossem os enormes *pots-du-vin* generosamente distribuídos às mais altas autoridades navais e outras personagens envolvidas” (apud MARTINS FILHO, 2010, p. 84).

Nesse sentido, apesar de todos os discursos existentes nos relatórios ministeriais acerca da transparência com que o Programa Naval de 1904 foi concebido e estabelecido, é inegável a existência de alguns pontos turvos em seu processo. Ainda mais quando focamos as lentes nas negociações entre o governo e os estaleiros estrangeiros, que, em tese, deveriam ser baseadas na livre concorrência liberal. Contudo, os fatos que as recentes pesquisas trazem cada vez mais

corroboram para as desconfianças de que a livre concorrência nesse programa, na verdade, não foi tão livre assim...

## **Mudanças de curso: o Programa Naval de 1906**

No final do ano de 1906, a Presidência da República foi assumida por Afonso Pena, e o almirante Alexandrino Faria de Alencar foi escolhido como novo ministro da Marinha. Tal mudança acarretou também uma brusca guinada nos rumos do Programa Naval de 1904. Este dava primazia ao 'justo meio', ou seja, navios encouraçados com dimensões e deslocamento moderados, mas em maior número de unidades. Alexandrino, contudo, buscou adotar outra concepção de esquadra, que priorizava os chamados 'navios capitais', de maior poder de fogo e dimensões, em torno dos quais os navios de menor porte assumiriam um caráter complementar. Esta visão buscava conciliar as teorias estratégicas navais da época com os recursos orçamentários de que o país dispunha para a modernização de sua frota. (NETO, 2014, p. 102).

Assim que se sentou na cadeira de ministro, Alexandrino pediu a autorização do Poder Legislativo para reformular o programa naval de 1904, alegando que as obras de construção dos navios brasileiros ainda não tinham sido iniciadas nos estaleiros ingleses, o que era falso. Afinal de contas, documentos da firma construtora dos navios confirmam o início da construção das embarcações brasileiras encomendadas na gestão do ministro Noronha. Entretanto, após o lançamento do primeiro dreadnought pelos estaleiros ingleses, a indústria da construção naval, pretendendo maiores lucros com a produção desse navio de ponta, estimulou seus clientes a comprá-los. Como a Marinha brasileira tinha encomendado recentemente os seus novos navios, e eles ainda estavam no estágio inicial de construção, por que não ofertar uma pequena modificação no programa? Assim, é bem provável que agentes da Armstrong, empresa que o governo brasileiro encarregou para a construção das novas embarcações, tenham entrado em contato com o ministro Alexandrino e outras autoridades e feito propostas para construir dreadnoughts para a Marinha do Brasil, modificando assim o plano naval em andamento (MARTINS FILHO, 2010, 88-102).

Dessa maneira, o programa de modernização naval brasileiro passou a ter a seguinte

configuração: dois encouraçados *dreadnoughts* de 19.500 toneladas, um encouraçado *dreadnought* de 28.000 toneladas, três cruzadores de 3.150 toneladas, 10 contratorpedeiros de 560 toneladas, três submarinos (NETO, 2014, p. 105).

Embora não sem polêmicas<sup>24</sup> o programa proposto por Alexandrino foi rapidamente aprovado pelo Poder Legislativo através do decreto n. 1.568, de 24 de novembro de 1906, o que parece demonstrar as influentes conexões políticas que amparavam o ministro. De fato, não poucos autores navais chamaram a atenção para tais conexões, declarando, inclusive, que elas eram a explicação de sua ascensão ao cargo de ministro da Marinha.

Além das mudanças em relação às embarcações encomendadas, Alexandrino também tinha concepções diversas acerca das repartições navais subordinadas ao ministério. Em primeiro lugar, impediu a construção de um novo arsenal e porto militar fora da Baía da Guanabara. Construiu e reformou todas as oficinas do Arsenal do Rio de Janeiro na Ilha das Cobras, que passou a ser dividido em cinco diretorias internas: Construções Navais, Máquinas, Obras Hidráulicas, Artilharia, Torpedos e Eletricidade. Instalou também depósitos de carvão, combustível dos navios, em vários pontos do país, como Rio de Janeiro, Pará, Bahia e Santa Catarina (NETO, 2014; MARTINS FILHO, 2010, p. 175).

Em relação à educação e à formação dos quadros da Marinha, podemos observar uma nítida diferença de posição em relação às ideias de Noronha e outros ministros que o precederam. As escolas de aprendizes marinheiros, tidas por muitos como ineficientes e com necessidade de redução de unidades, conheceram o entusiasmo de Alexandrino. Pelo decreto n. 6.852, de 1º de agosto de 1907, o ministro criou mais oito escolas além das 11 que existiam no início de sua gestão<sup>25</sup>. Além disso, por esse mesmo decreto, elas foram divididas em dois tipos: as escolas primárias, onde o marinheiro aprendia a ler e escrever, e as escolas modelos, onde aprendia o ofício da marinhagem de forma prática e as especializações profissionais necessárias para os

---

24. Se o Programa Naval de 1904 não conheceu grandes polêmicas para ser aprovado no Legislativo, o mesmo não ocorreu com o proposto por ministro Alexandrino. Na Câmara, o deputado Jesuíno Cardoso, aliado do antigo ministro Noronha veio em defesa do programa anterior municiado de argumentos extremamente técnicos. O mesmo fizera o senador e almirante Heráclito Belfort Vieira, também aliado do ex-ministro Noronha, na Comissão de Marinha e Guerra do Senado. O novo ministro e almirante Alexandrino debateu pessoalmente no Legislativo fazendo longas intervenções em defesa da mudança do programa de 1904, argumentando que este não satisfazia às necessidades navais naquela conjuntura, face aos avanços táticos e armamentistas que as marinhas ao redor do mundo estavam experimentando.

25. Entretanto, apesar da criação dessas novas escolas, algumas ainda não tinham as instalações necessárias para o funcionamento, de acordo com o relatório do ministro do ano de 1907. Era o caso da Escola Modelo do Rio Grande do Norte e das escolas primárias do Rio de Janeiro e Espírito Santo (BRASIL, 1908, p. 48).

navios. No que concerne ao tempo de serviço, os marinheiros procedentes das escolas serviriam por 15 anos, enquanto os voluntários, por 10.

Para Alexandrino, as escolas de aprendizes eram fundamentais para o preenchimento dos navios e guarnições navais. O voluntariado e o sorteio marítimo não forneciam homens com aptidão necessária para operar as modernas embarcações que o país deveria receber. Por isso, era necessário formar esse pessoal nas escolas. Por fim, ao comentar a postura do seu predecessor e desafeto, Júlio César de Noronha, declarava que se as escolas tinham a produção baixa era porque elas não tiveram a atenção que mereciam, havendo muito que fazer tanto para popularizá-las, divulgando as vantagens que poderiam proporcionar às famílias pobres, quanto para melhorar as suas condições materiais e educacionais (BRASIL, 1907, p. 6). E ao relatar os resultados com as primeiras propagandas no ano de 1906, declarou-os plenamente satisfatórios, visto que conseguira completar totalmente o quadro de alunos previstos pela lei de forças para o ano de 1907 (BRASIL, 1907, p. 41).

Ainda no que diz respeito à esfera educacional, era preciso modificar a formação dos oficiais, dotando-a de conhecimentos práticos, sem prescindir dos teóricos, acrescentando as disciplinas necessárias para isso. Nesse sentido, foi estabelecido o ensino de eletricidade, telegrafia, administração naval, aerostação, navegação de submarinos, entre outros (NETO, 2014, p. 106; BRASIL, 1908, p. 104). Oficiais também foram enviados ao exterior para ter contato com as novidades técnicas existentes nas marinhas mais avançadas.

Buscou-se também dotar os oficiais brasileiros de conhecimentos e especialização pertinentes ao maquinário dos navios, através da fusão dos cursos de marinha e de máquinas da Escola Naval. Assim, teoricamente, o oficial seria preparado para as esferas de comando e combate do navio, além de ser capacitado para resolver possíveis problemas no maquinário da embarcação e remediar a falta de oficiais maquinistas na Marinha. Entretanto, o que era muito lógico na teoria não se verificou na prática. Em 1920, o ministro Raul Soares de Moura, civil, expressava em seu relatório ministerial o fracasso do intento:

(...) a fusão dos cursos de marinha e de máquinas da Escola Naval realizada depois de brilhante controvérsia, deu na prática resultados notoriamente negativos.

A fusão não chegou mesmo a realizar-se, visto como no dizer de um dos comandantes dos navios, não produziu um só oficial capaz de exercer as funções de maquinistas nem com disposições para aprendê-las. Os claros abertos no respectivo quadro ficaram vagos (BRASIL, 1920, p. 17).

A fusão desses dois quadros, na realidade, foi problemática e controvertida em várias marinhas e não somente no Brasil. Nos Estados Unidos e na Inglaterra, por exemplo, houve resistências entre os oficiais mais tradicionais que temiam a perda de prestígio que a união entre oficiais combatentes e maquinistas poderia trazer (MARTINS FILHO, 2010, p. 176). No Brasil, o problema passava também pelo recrutamento elitista de seus oficiais desde os tempos imperiais<sup>26</sup> (CARVALHO, 2006, p. 19).

A morosidade das promoções também era um aspecto preocupante para a modernização da Marinha que Alexandrino, assim como outros ministros, buscava contornar. De fato, o número excessivo de oficiais nas repartições e embarcações foi uma característica que permeou todo o período da Primeira República e não foi devidamente resolvido. Para constatar isso, basta atentar para as palavras do ministro Protógenes Pereira Guimarães em seu relatório endereçado ao presidente Getúlio Vargas, em junho de 1932:

(...) Assim como a ideia de regulamentar as especialidades profissionais, que noutro capítulo tratamos, passou entre nós por um processo evolutivo de uma lentidão que nada pôde abonar a nossa capacidade de progresso, assim também a evolução do nosso quadro de oficiais e do respectivo sistema de acesso foi de uma morosidade impressionante. Divulgavam-se as normas adotadas em certas marinhas por meio de revistas, artigos de jornais e até em documentos de importância oficial, sucediam-se os ministros, passou pela marinha a Missão Naval Americana e nada conseguiu tornar regular o acesso da oficialidade, afastar os mais idosos, de acordo com determinadas normas e garantir a melhoria da situação dos mais modernos depois de um certo tempo de serviço! (BRASIL, 1932, p. 74).

A morosidade das promoções era tão grande que uma patente poderia mesmo conter gerações de oficiais. Ainda com a palavra, Protógenes Pereira Guimarães:

(...) Parece, pois, que no futuro, não se dará o fato de poderem coexistir com o mesmo posto de capitão-tenente dois oficiais, pai e filho, ou que haja numerosos capitães tenentes, isto é, subalternos, com 50 ou 48 anos. (BRASIL, 1932, p. 75).

O grande número de oficiais nos navios e repartições navais não somente estava relacionado à lentidão das promoções, mas também ao clientelismo político, tão característico da

---

26. O regime de fusão entre os cursos de marinha e de máquinas acarretou uma grande carência de oficiais aptos para o manejo das máquinas, de modo que o ministro Raul Soares de Moura os separou novamente na Escola Naval no ano de 1919. O referido ministro, além de tornar o curso de máquinas mais rápido, também proporcionou aos oficiais maquinistas o acesso ao Corpo de Engenheiros Navais o que lhes era vetado antes. Oferecia-se assim uma maior possibilidade de ascensão aos oficiais maquinistas, dando maior estímulo para o ingresso nesse quadro (BRASIL, 1920, p. 15).

Primeira República. Relatórios diplomáticos ingleses no ano de 1910 chamavam a atenção dos seus conterrâneos para esse traço da Marinha brasileira:

O número de oficiais ultrapassa em grande medida as necessidades, e todos os estabelecimentos em terra, em consequência, têm excesso de oficiais. Isso é comum na vida oficial brasileira e deve-se basicamente à grande dose de clientelismo que os membros da câmara e etc. gostam de patrocinar (apud MARTINS FILHO, 2010, p. 177).

Os mesmos ingleses faziam notar que essa característica já estava presente nos modernos  *dreadnoughts*  brasileiros. O  *Minas Gerais* , por exemplo, tinha 56 oficiais combatentes a bordo, ainda que tenha sido originalmente concebido para quatro vezes menos, ou seja, 14. Tomando-se por base a quantidade de oficiais a bordo, o número correspondente de suboficiais na embarcação seria de 120 ao invés dos 52 regulamentares (MARTINS FILHO, 2010, p. 177). Oficiais velhos e desestimulados não eram os mais indicados para a operação dos navios encomendados. Alexandrino, em seu relatório de 1906, acreditava, assim como outros ministros anteriores, que a redução do número de matrículas na Escola Naval, de onde saíam os oficiais recém-formados, era uma medida capital para o descongestionamento e a renovação dos quadros navais. Entretanto, tal redução, assim como as leis de reforma ao longo do período 1891-1930, não foi suficiente para resolver o problema.

A questão da centralização e da administração naval foi outro item de grande importância para o ministro Alexandrino, sendo debatida ao longo de suas três gestões na pasta. De acordo com o ministro, a administração naval brasileira não tinha a simplicidade para agir prontamente em casos de necessidade. Os órgãos que compunham o ministério não tinham a capacidade de atuar harmoniosamente devido às constantes ingerências de suas competências. Era necessário haver uma divisão da administração naval em dois grandes blocos: um responsável pela esquadra e pelos elementos de combate propriamente ditos; outro, pelos elementos que lhe davam apoio, manutenção e administração (BRASIL, 1907, p. 9-10). Tal separação, todavia, não deveria ser total, pois o bloco militar deveria estar subordinado ao ramo administrativo, diretamente dirigido pelo ministro e não deveria ter responsabilidades de combate e organização da esquadra, mas sim um chefe militar a ele subordinado.

Embora o responsável pelo comando das forças marítimas em tempos de paz fosse o chefe do Estado-Maior, isso, de acordo com o ministro, era apenas nominal. Isto porque ao longo do tempo, foram-lhe dadas atribuições administrativas que atrapalhavam a sua ação, por consumir

grande parte de suas energias. Assim, tais competências deveriam ser retiradas. Segundo a visão do almirante, os serviços essenciais para qualquer Estado-Maior, como informações, mobilização, organização das forças, dentre outros, também não existiam na Marinha brasileira.

Alexandrino também argumentava que, naquela forma de organização naval, o ministro tinha em suas costas todas as responsabilidades administrativas do ministério, visto que os chefes das repartições navais tinham baixa autonomia. Isso era prejudicial tanto para os processos de tomada de decisão quanto para a agilidade de execução de ações do ministério. Ninguém poderia pensar que o ministro pudesse dirigir pessoalmente todos os detalhes dos muitos serviços da Marinha, fossem eles técnicos ou administrativos. Era necessária a colaboração eficaz de funcionários de sua confiança imediata (BRASIL, 1907, p. 11-12).

Assim, era preciso uma reformulação na organização ministerial, que foi realizada em 1907, através do estabelecimento de um sistema de inspetorias e repartições independentes subordinadas diretamente ao ministro. Desse modo, a Secretaria de Estado foi dividida em Diretoria do Expediente e Gabinete do Ministro; o Quartel General passou a ser chamado de Estado-Maior e teve as suas funções administrativas retiradas de modo que se dedicasse exclusivamente à organização das forças navais e seu preparo para a guerra; as funções administrativas que antes pertenciam à esfera do antigo Quartel General passaram para as Inspetorias de Marinha, Máquinas, Fazenda, Fiscalização e Saúde; as capitânicas dos portos ficaram subordinadas à Inspeção de Portos e Costas; a Carta Marítima passou a ser chamada de Inspeção de Navegação; a Contadoria foi transformada em Diretoria de Contabilidade; a Biblioteca, o Museu e o Arquivo foram unificados em uma única Diretoria; o Comissariado Geral e o Almoarifado do Arsenal foram unificados na Diretoria do Depósito Naval. Houve também a tão aspirada reforma no Conselho Naval, que passou a chamar-se de Conselho do Almirantado, sendo constituído por todos os oficiais gerais da ativa da Marinha (BRASIL, 1908, p. 15).

Ao longo da Primeira República, outras formas de organização naval foram propostas e implementadas, como a levada a cabo pelo ministro Joaquim Batista Marques de Leão pelo decreto n. 9.169 A, de 30 de novembro de 1911.<sup>27</sup> Contudo, as mudanças ministeriais

---

27. A organização ministerial proposta pelo ministro Joaquim Batista Marques de Leão pretendia liberar o ministro no trato das muitas atividades ministeriais, mas em moldes diferentes dos propostos por Alexandrino Faria de Alencar. De acordo com essa reforma, as questões ministeriais seriam analisadas em um colegiado, com a participação dos chefes das repartições. Assim, no caso de divergências, elas seriam conhecidas por todos os altos oficiais. No caso do ministro agir de forma contrária à opinião da maioria, poderia ser responsabilizado se suas ações destoantes resultassem em fracasso. Além disso, essa organização presumia que o conhecimento das circunstâncias que haviam levado às ações adotadas pelo ministério auxiliaria a sua melhor execução e desempenho (CAMINHA, 1989, p. 43).

discrepantes das concepções do almirante Alexandrino Faria de Alencar tiveram vida curta na Primeira República, visto que este tinha uma grande tendência a anulá-las sempre que voltava a ocupar a cadeira ministerial<sup>28</sup>. Melhor exemplo dessa atitude pode ser verificado quando assumiu pela segunda vez a pasta, em 1913. Como um verdadeiro *dreadnought*, o almirante voltou-se contra a organização implementada pelo ministro Marques de Leão, que o tinha sucedido no ano de 1910:

Apesar de posta em prática e já executada com sucesso, durante três anos, essa nova organização, que viveu num período de violenta perturbação, naturalmente decorrente da aquisição de uma esquadra moderna e de preparação do pessoal para as suas novas funções, logo após a posse do meu sucessor foi, por outros, violentamente destruída. O secretário escolhido pelo Presidente para com ele partilhar da alta responsabilidade sobre tão importante elemento da ordem interna e externa, deve ter as qualidades de ação e de atividades indispensáveis para exercê-la. A função de ministro impõe o mais completo devotamento ao serviço; esses deveres, de uma profunda influência fiscalizadora e executora lhe são inerentes; não é um posto para comodistas, inativos ou ociosos (BRASIL, 1914, p. 144-145).

No que se refere à questão da centralização do comando nas mãos do novo ministro, Alexandrino é taxativo:

Quanto à descentralização do mando, da responsabilidade, insistimos em combatê-la, por ser o primeiro sintoma da anarquia, tanto mais grave se verificou, numa época de crise, de dissolução da corporação. Não hesitamos em classificar de ridículo o chefe que, em período de violenta perturbação, anula a sua autonomia, apaga a sua personalidade, mormente sem motivos que o autorizem a confiar absolutamente (BRASIL, 1914, p. 147).

Para Alexandrino, embora houvesse a necessidade de libertar o ministro das muitas atribuições burocráticas que impediam a agilidade das ações ministeriais, a centralização do comando da Marinha em suas mãos era fundamental. Nos serviços militares deveria ser bem destacada a responsabilidade moral de um só homem perante a nação (BRASIL, 1915, p. 16). No que concerne à consulta de outros membros do alto escalão naval para o devido amparo das decisões ministeriais, defendia que a organização por ele implementada em 1907 possibilitava isto:

---

28. Basta lembrar que Alexandrino Faria de Alencar ocupou a pasta ministerial por três vezes na Primeira República: 1906-1910, 1913-1918, 1922-1926. Esses intervalos de tempo, espaçados e relativamente longos, em que o ministro esteve à frente da pasta, tiveram contribuição para a predominância das suas concepções na organização e na estruturação do Ministério da Marinha entre 1891-1930.

A interferência de todos os almirantes nos atos principais da administração da marinha está garantida pela criação, em 1907, de um Almirantado Consultivo, cujas opiniões são quase que diariamente solicitadas pelo ministro e que tem ainda agora em estudos as reformas necessárias em certos regulamentos. Poucas vezes diverjo das opiniões desse Conselho, cujo concurso à minha administração tem sido eficaz, e de cuja criação me desvaneço, por ser uma pública demonstração de espírito liberal que ditou a sua instituição e que domina a direção do departamento naval (BRASIL, 1915, p. 17).

Em 1916, ainda podemos vê-lo explicar a sua concepção de descentralização na Marinha, visto que voltara a adotar a organização ministerial estabelecida no ano de 1907:

Não há propriamente, como se diz, centralização de serviços, há o princípio de mando, que deve ser o mesmo em todos os detalhes da administração. Todas as repartições se mantêm com independência e com a autonomia relativa que é possível de acordo com o nosso regime. Funcionam, deste modo, ligados, porém os detalhes pela orientação que o ministro dá às autoridades superiores. Há por este sistema a unidade de direção que é indispensável ao bom êxito da administração, sendo ao mesmo tempo, uma útil aplicação do princípio da subdivisão do trabalho. A unidade de orientação é mantida pelo Conselho do Almirantado, órgão superior de consulta em que todos os almirantes do quadro ativo tomam parte (BRASIL, 1916, p. 18-19).

Em suma, o ministro deveria consultar o alto escalão sempre que possível e quantas vezes quisesse, mas também poderia divergir dele quantas vezes achasse oportuno. E seu comando deveria fluir por todos os membros do corpo administrativo, embora admitisse que o Almirantado Consultivo (ou Conselho do Almirantado) era o tribunal que garantia a continuidade das orientações ministeriais por conta da sua “força moral e pelo franco debate das opiniões”(BRASIL, 1915, p. 17), visto que o cargo de ministro era volátil, constantemente substituído, sobretudo por ocasião das mudanças de governo. Nesse sentido, o “prestígio dos tribunais consultivos permanentes e bem organizados” deveria ser anteposto às orientações efêmeras e de cunho individual (BRASIL, 1915, p. 17).

Ora, mas foram justamente as orientações de caráter individual e personalista um dos maiores entraves do ministério à época, de acordo com pesquisadores do tema e mesmo alguns ministros. A descrição dos processos decisórios feita pelo ministro civil Raul Soares de Moura, em 1920, refletia as críticas dos grupos que requeriam uma maior descentralização ministerial:

Tudo se concentrava no Gabinete do Ministro, aonde vinham ser, sem informações precisas, os assuntos mais variados, inclusive as mais insignificantes questões de detalhe. O ministro, que não quisesse resolver discricionariamente,

teria de requisitar informações sobre questões de fato sempre mal esclarecidas e, na quase totalidade dos casos, fazer penosos estudos de legislação para aplicá-la corretamente a cada espécie.

A legislação da Marinha é um caos, onde imperam leis obsoletas, até anacrônicos alvarás, sobre alguns assuntos importantes, onde se deparam outras revogadas pelo desuso ou por avisos e um sem número de regulamentos desarmônicos ou contraditórios vigorando em departamentos diversos.

Neste particular tudo na Marinha é suscetível de discussão e tudo conspira para o desenvolvimento do mais funesto dos regimes: do arbítrio (...) (BRASIL, 1920, p. 1).

Talvez a tamanha insistência de Alexandrino na concentração total do comando nas mãos do ministro esteja relacionada à preocupação de anular qualquer tipo de contestação ao programa naval que buscava implementar desde 1906. Conforme mostramos, a anulação do programa naval de 1904 não fora isenta de críticas nos meios militares. Convém observar também que, após a saída de Alexandrino do ministério, em 1910, foram feitas outras tentativas de modificar o programa naval que concebera, principalmente no que diz respeito aos navios encomendados (MARTINS FILHO, 2010, p. 197-201). Nesse sentido, a centralização de comando parece ser uma forma de se precaver contra a oposição de altos oficiais, muitos deles vinculados a ministros anteriores e antagônicos às suas ideias e aos rumos que dava à Marinha brasileira. Ora, o próprio Alexandrino, antes de ser alçado ao Ministério da Marinha, fora um crítico do ex-ministro Noronha, lançando, inclusive, uma campanha contrária ao seu programa naval de 1904 (MARTINS FILHO, 2010, p. 79).

## **O retorno do ministro Alexandrino e as novas tentativas de reestruturação da Marinha**

Desta maneira, com a ascensão de Alexandrino Faria de Alencar ao cargo de ministro pela segunda vez, a organização do Ministério da Marinha voltou aos moldes da existente em 1907, através do decreto n. 10.665, de 7 de janeiro de 1914.

Ao longo dessa gestão, foi criada a Escola Naval de Guerra<sup>29</sup>, que tinha como atribuições preparar oficiais cujos serviços se destacavam na Marinha para os comandos superiores, dotando-os de “unidade de vistas”, ou seja, linha de pensamento uniformizada acerca de comando e guerra

---

29. Decreto n. 10.787, de 25 de fevereiro de 1914.

naval, conforme o art. 1º de seu regulamento. Era subordinada diretamente ao ministro e possuía em seu quadro docente instrutores estrangeiros, notadamente norte-americanos.

A lei n. 3.089, de 8 de janeiro de 1916, que fixou as despesas do governo para o ano de 1916, autorizou a criação de uma escola de maquinistas auxiliares<sup>30</sup>, assim como uma de aviação naval<sup>31</sup> e uma de submersíveis<sup>32</sup>, sem aumento de despesas.

No que concerne à esquadra, Alexandrino continuava um entusiasta do emprego das embarcações de alta tonelagem, embora em 1914 admitisse que o valor dos poderosos *dreadnoughts*, pelos quais tanto insistiu no passado, era incerto nas batalhas:

Ainda não se pode considerar consagrado pela atual guerra o valor exato do tipo *dreadnought*. É de esperar, porém, uma ação decisiva em que se estabeleçam indiscutivelmente as vantagens práticas do seu emprego na guerra marítima (BRASIL, 1915, p. 53).

Longas páginas do relatório de 1914 foram escritas pelo ministro em busca de uma explicação para os poderosos e alardeados couraçados ingleses terem sido destruídos por submarinos alemães no início do conflito mundial, em 1914<sup>33</sup>. Se as esperanças do ministro Alexandrino acerca da demonstração da primazia do emprego dos *dreadnoughts* na guerra naval foram concretizadas, as opiniões são variantes. Mas o certo é que após o final da Primeira Guerra Mundial os navios *dreadnoughts* foram colocados em xeque em decorrência dos tratados de redução de armamentos e do Tratado Naval de Washington de 1922. Nesse sentido, novos tipos de embarcações passaram a ser priorizadas nos programas navais de muitas marinhas. Dentre estas, destacavam-se os navios aeródromos e os submarinos.

Nesse contexto, o ministro Alexandrino, já então em sua terceira gestão no Ministério da Marinha, propôs um terceiro programa naval, de modo que contemplasse essa tendência das marinhas, também porque os navios nacionais já se encontravam em estado de obsolescência e sem incorporar uma embarcação de valor militar havia anos. Assim, no relatório ministerial de

---

30. Organizada pelo decreto n. 12.023, de 12 de abril de 1916, tinha o objetivo de auxiliar a fusão entre os corpos de Marinha e o de Máquinas (BRASIL, 1918, p. 114).

31. Criada pelo decreto n. 12.167, de 23 de agosto de 1916, teve o seu regulamento aprovado pelo decreto n. 12.364, de 17 de janeiro de 1917.

32. Criada pelo decreto n. 12.007, de 29 de março de 1916.

33. Convém mencionar que a Inglaterra no período do conflito tinha a maior esquadra destes poderosos navios e se viu em grandes dificuldades diante da frota de submarinos alemães. Ademais, os *dreadnoughts* mostraram grande vulnerabilidade frente aos ataques aéreos e por torpedos (WALDMANN JÚNIOR, 2013, p. 10).

1922, observamos as linhas gerais para esse novo plano:

Das considerações anteriores, evidencia-se a necessidade de se adquirir os novos navios indispensáveis à constituição de uma pequena frota, sem dúvida, mas composta de elementos modernos, dotados de todos os aperfeiçoamentos que apresentam as diversas armas. Ao mesmo tempo, impõe-se dotar a marinha de serviço de aviação e defesa submarina e minada à altura preponderante que essas armas desempenharão nos prélios futuros. E como não é possível agora procedermos como em 1910, levados por circunstâncias ocasionais, adquirindo grandes unidades sem previamente cuidarmos dos meios de sua conservação, sendo que estes depois foram preteridos pelas dificuldades de ordem financeira então sobrevindas, torna-se melhorar pelo menos a base naval do Rio de Janeiro e concluir as obras do arsenal da Ilha das Cobras, que depois de pronto, permitirá atender com os recursos nacionais, aos reparos e outras necessidades do material flutuante (BRASIL, 1923, p. 18).

Assim, o novo plano naval previa a obtenção de: um couraçado, de 35.000 toneladas; um cruzador, de 10.000 toneladas; cinco destróieres, entre 1.000 e 1.200 toneladas; cinco submarinos, entre 800 e 1.000 toneladas; um navio porta aeroplanos; um navio mineiro; um navio hidrográfico; 10 lança minas; 10 caça minas (BRASIL, 1923, p. 18).

A existência de uma embarcação de 35.000 toneladas no plano mostra a permanência de suas ideias acerca da importância de navios de grandes deslocamentos em uma esquadra. Convém lembrar que tal navio seria ainda maior do que os dois *dreadnoughts* brasileiros encomendados pelo Programa Naval de 1906, o *Minas Gerais* e o *São Paulo*. Mesmo o navio *Rio de Janeiro*, que fora encomendado por ocasião daquele programa, mas foi revendido depois por conta de dificuldades financeiras, possuía 32.000 toneladas. Muitas páginas do relatório de 1922 foram escritas para justificar sua aquisição, levando em consideração os programas navais de outras potências marítimas, as disposições do Tratado Naval de Washington e, como não poderia deixar de ser, a imagem do país, principalmente perante os vizinhos sul-americanos.

Entretanto, a situação financeira do país não era das mais propícias para a aquisição de novos navios de guerra. Por isso, na sua terceira gestão, o ministro Alexandrino modificou suas pretensões de aquisição naval ao longo dos anos, de modo a ajustá-las à realidade econômica do país<sup>34</sup>. Além disso, foram examinadas outras formas de captar os recursos necessários para a montagem do novo programa naval, como a venda do encouraçado *Deodoro* para o México no

---

34. No relatório de 1923, o ministro modificava suas pretensões para um navio cruzador, cinco contratorpedeiros e cinco submarinos. No relatório de 1924, as propostas eram de três cruzadores, 15 contratorpedeiros e 10 submarinos. (WALDMANN JÚNIOR, 2012, p. 7).

ano de 1924, com o objetivo de comprar um submarino. Em 1925<sup>35</sup>, depois do apelo de Félix Pacheco<sup>36</sup> e Gois Calmon aos estados para o auxílio da reconstrução da Marinha, os governos de São Paulo, Rio de Janeiro e Bahia votaram um crédito de 10 mil contos cada para esse fim (BRASIL, 1926, p. 7; WALDMANN JÚNIOR, 2012, p. 7). Todavia, no que diz respeito às embarcações, o novo programa naval concebido pelo ministro Alexandrino aparentemente não rendeu muitos frutos, visto que somente um submarino foi obtido em sua terceira gestão.

Outro elemento de destaque nesse contexto foi a contratação da Missão Naval Americana no ano de 1922, com intuito de auxiliar a reorganização do Ministério da Marinha, no âmbito de suas repartições e instrução da oficialidade. A possibilidade de contratação de oficiais estrangeiros com o objetivo de modernizar a Marinha nacional não era assunto novo no ministério, presente desde a primeira década do século XX. De acordo como o ministro Alexandrino, o desenvolvimento de novas armas e táticas de guerra em decorrência da Primeira Guerra fez com que o número de oficiais adeptos de uma missão naval estrangeira aumentasse, pois não acreditavam que a Marinha do Brasil pudesse acompanhar as inovações sem o auxílio de membros de marinhas “mais adiantadas” (BRASIL, 1923, p. 11). A solicitação de missão naval aos Estados Unidos tinha sido feita ainda no governo de Epitácio Pessoa, tendo chegado ao Brasil em 21 de dezembro de 1922. Alexandrino explica a preferência dada ao vizinho norte-americano:

A preferência concedida à Marinha dos Estados Unidos foi buscar suas origens no maior intercâmbio existente entre os oficiais de ambas as corporações, no fato de já existir convivendo em nosso meio, desde alguns anos, pequeno número de oficiais daquele país, na afinidade de sentimentos entre os habitantes do mesmo continente, além de se acharem mais vulgarizados nos nossos círculos navais, os métodos de treinamento e as normas de organização seguidos nessa república irmã (BRASIL, 1923, p. 12).

De fato, a presença americana na Marinha brasileira poderia ser vista em escolas de oficiais como a Escola de Naval de Guerra, criada em 1914. Entretanto, se olharmos mais atrás, poderemos ver os laços de colaboração entre os governos brasileiro e norte-americano nos assuntos navais remontando desde os primeiros anos da República.<sup>37</sup>

---

35. O relatório do ano de 1925, que deveria ter sido apresentado pelo ministro Alexandrino, foi, na verdade, apresentado pelo novo ministro Arnaldo Siqueira Pinto da Luz devido ao falecimento daquele em 18 de abril de 1926.

36. Félix Pacheco era ministro das Relações Exteriores (1922-1926) e Góis Calmon governador da Bahia (1924-1928).

37. Convém notar, por exemplo, que a esquadra comprada às pressas pelo governo Floriano Peixoto para reprimir a revolta de oficiais de 1893 foi de navios norte-americanos. Por ocasião dessa mesma revolta, os Estados Unidos mantiveram 1/3 de sua frota naval na entrada da Baía da Guanabara, em claro apoio ao governo brasileiro. (TOPIC, 2009).

A Missão era chefiada pelo contra-almirante Vogelgesang, já conhecido na Escola Naval de Guerra por ter sido o chefe dos instrutores americanos naquela repartição entre os anos 1918 e 1920. Composta inicialmente, por 16 oficiais de diferentes patentes, cinco instrutores possuíam experiência em construção naval, alguns tendo ocupado, inclusive, cargos de direção do Arsenal de Marinha de Nova York, o arsenal mais antigo dos Estados Unidos. Outros integrantes ocupavam cargos na administração central da Marinha norte-americana, havendo ainda professores de escolas navais e comandantes de embarcações. A Missão tomou parte nos mais diversos assuntos concernentes ao ministério, consagrando a importância da cultura militar estadunidense na Marinha brasileira nesse período (VAL, 2013, p. 27-28).

Essa influência pode ser verificada na reorganização do Ministério da Marinha promovida com o decreto n. 16.237, de 5 de dezembro de 1923 (CAMINHA, 1989, p. 51). Tal reestruturação estabeleceu uma divisão entre órgãos de consulta e órgãos de execução, todos subordinados ao ministro. O Conselho do Almirantado continuou a ser o órgão de consulta por excelência em todas as questões que o ministro submetesse a estudo. O Estado-Maior da Armada era um órgão de direção superior, com a competência de organizar, preparar e operar as forças navais de modo que mantivessem o estado e eficiência e preparo para a guerra, devendo suas ordens ser consideradas como emanadas do próprio ministro. Tal reestruturação estabeleceu uma divisão entre órgãos de consulta e órgãos de execução, todos subordinados ao ministro. Ao Conselho do Almirantado, o órgão de consulta por excelência, cabiam todas as questões que o ministro submetesse a estudo. Ao Estado-Maior da Armada, órgão de direção superior, competia organizar, preparar e operar as forças navais de modo que mantivessem o estado e eficiência e preparo para a guerra, devendo suas ordens ser consideradas como emanadas do próprio ministro.

O referido decreto também estabeleceu diretorias técnicas<sup>38</sup> como órgãos de direção superior que seriam chefiadas por um diretor-geral, auxiliado por um vice-diretor, que também deveria substituí-lo quando fosse necessário. As diretorias seriam subdivididas em divisões, e estas em seções e subseções. Ao longo do processo de execução, tal organização sofreu mudanças, algumas propostas pela Missão. Nesse sentido, a Diretoria de Ensino não foi organizada, ficando suas atribuições com a Diretoria de Pessoal. Assim, As escolas de aprendizes e de grumetes, por exemplo, ficaram subordinadas a esta última diretoria. No caso das escolas Naval e Naval de Guerra, continuaram sendo subordinadas ao ministro (CAMINHA, 1989, p. 51).

No que concerne à administração do ministério e suas repartições, a terceira gestão de

---

38. As chamadas Inspetorias tiveram o seu nome modificado para Diretorias através deste decreto.

Alexandrino criou e deu regulamento à Defesa Aérea do Litoral da República<sup>39</sup>, que estipulava os centros e o posto de aviação que deveriam ser estabelecidos ao longo do litoral do país. Tal sistema de defesa era dividido com o Exército, cabendo a este a responsabilidade pelos aviões que decolavam do solo, enquanto os que eram catapultados<sup>40</sup> de navios eram de competência da Marinha. Entretanto, nenhum navio da Marinha foi equipado com os devidos mecanismos para o lançamento de aviões.

Em 1923, foi criada a Escola Técnica do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro<sup>41</sup>, com o intuito de formar mão de obra técnica civil para os trabalhos de fabricação e reparo de embarcações. Porém, a demorada construção do Arsenal da Ilha das Cobras, onde deveria ser instalada, e as dificuldades financeiras no Ministério da Marinha a deixaram sem sede própria até o ano de 1933 (VAL, 2013, p. 33).

Embora a terceira gestão de Alexandrino tenha se esforçado por adequar a Marinha brasileira às transformações que as demais forças navais estavam experimentando, e a contratação da Missão Naval Americana talvez tenha sido o exemplo mais concreto desse esforço, não foram suficientes para modificar a estagnação que caracterizou essa força na Primeira República. As palavras do ministro Protógenes Pereira Guimarães em seu relatório de 1932 e, na verdade, bem parecidas com as dos relatórios existentes no período 1891-1930, ainda refletem aquela estagnação:

A esquadra agoniza pela idade e, perdido com ela o hábito das viagens, substituindo a vida parasitária e burocrática nos portos, morrem todas as tradições, agoniza a disciplina desaparece o panache profissional dos velhos tempos. O pessoal se burocratiza e cria hábitos e interesses meramente civis. (...) Estamos na encruzilhada; ou fazemos renascer o poder naval sob bases permanentes e voluntárias, ou nos resignamos a ostentar a nossa fraqueza provocadora, a nossa ingênua pretensão de manter brasileiros mais de oito milhões de quilômetros quadrados de solo, diante de um mundo sequioso e convicto do valor exclusivo da competência e da coragem (BRASIL, 1932, p. 9).

---

39. Pelo decreto n. 15.847, de 18 de novembro de 1922.

40. Os aviões deveriam ser lançados através de um sistema de catapultas existentes nos navios. Quando retornavam às embarcações, aterrissavam no mar, próximo ao navio. Em seguida, para retornar às naus, eram levantados sobre a catapulta. (VAL, 2013, p. 33).

41. Decreto n. 16.127, de 18 de agosto de 1923.

**Recelos políticos e falta de recursos**

Uma das principais reclamações dos ministros da Marinha da Primeira República era a falta de recursos, que paralisava a Força.

Realmente, o período republicano modificou drasticamente a situação financeira no ministério. Se durante os últimos anos do Império as dotações orçamentárias do Exército e da Marinha eram semelhantes, com uma ligeira vantagem para o Exército, a República fez o quadro entre as duas armas modificar-se drasticamente. As verbas destinadas às forças navais passaram a ser mais ou menos metade das fixadas para a outra força. Somente por ocasião do Programa Naval de 1906 e a decorrente necessidade de aquisição de modernas embarcações, os orçamentos destinados à Marinha conheceram aumento. Dessa forma, os investimentos no ministério foram aumentando a partir do governo Rodrigues Alves (1902-1906), mantendo-se a uma média de 11% do orçamento até o ano de 1912 (CARVALHO, 2005, p. 57; NETO, 2014, p. 103).

Após o período de negociações e encomendas dos grandes encouraçados do Programa Naval de 1906, os orçamentos do ministério foram bastante inferiores aos do Exército, mesmo nos anos 1920, quando se preparava um novo plano naval de modo a adequar a Marinha às inovações pós Primeira Guerra Mundial. O quadro abaixo, que mostra o percentual do orçamento destinado a cada uma das forças na década de 1920, é bastante claro a esse respeito:

| <b>Ano</b> | <b>Percentual Marinha</b> | <b>Percentual Exército</b> |
|------------|---------------------------|----------------------------|
| 1920       | 6,89                      | 14,96                      |
| 1921       | 7,61                      | 15,77                      |
| 1922       | 7,8                       | 11                         |
| 1923       | 6,5                       | 11,4                       |
| 1924       | 6,4                       | 11                         |
| 1925       | 6,58                      | 11,75                      |
| 1926       | 6,96                      | 12,5                       |
| 1927       | 6,75                      | 10,9                       |
| 1928       | 6,93                      | 12,23                      |
| 1929       | 7,45                      | 12,94                      |

Fonte: WALDMANN JÚNIOR, 2012, p. 9-10

Comentando os magros recursos destinados à pasta ao longo dos anos, o ministro civil João Pedro da Veiga Miranda escrevia ao presidente Epitácio Pessoa, em seu relatório do ano de 1921:

Se a Marinha aceitava com tamanha resignação o regime da parcimônia, é claro que se tornaria o campo preferido de tal virtude governativa. Daí o estado de espírito desalentado do pessoal da Armada, submetido a vexames cotidianos, havendo, conforme referem os oficiais, necessidade de despenderem dinheiro do próprio bolso até para a compra de estopa e pomada, se queriam ter limpo os metais dos seus navios...

(...) A tradição da exiguidade de recursos chegou ao ponto de atribuir-se às duas iniciais M. M. do Ministério da Marinha a significação sarcástica de – Ministério da Miséria (BRASIL, 1922, p. 91-92).

O mesmo ministro aponta também o que parece ser a verdadeira razão para o descaso do governo para com a Marinha, e a diferença de tratamento que era conferido às duas forças:

Causas múltiplas, sendo algumas remotas e de notória repercussão histórica, contribuíram para o mal estar em que se vinham deixando estiolar as mais belas energias da Marinha. A revolta de 1893 não teve apenas o efeito de cindi-la em dois grupos, com o inevitável cortejo de preferências e rivalidades: desmantelou-a materialmente, sem dar-lhe o direito de, no momento, exigir da nação os indispensáveis sacrifícios para a sua reconstituição imediata.

Por outro lado, dir-se-ia que, longe de compreender esses melindres e procurar dissipá-los, guardaram os políticos e parlamentares certo ressentimento para com a Marinha, deixando-o espelhar-se nas dotações orçamentárias deste Ministério, preferidas sempre para campo de ação de nossos financistas nos seus propósitos de economia (BRASIL, 1922, p. 2).

Essa declaração descortina um motivo que raramente aparece nos relatórios dos demais ministros para explicar as poucas verbas do ministério: a revolta de oficiais de 1893. O evento que também ficou conhecido como Segunda Revolta da Armada, foi um dos elementos determinantes para os baixos orçamentos concedidos à pasta da Marinha ao longo do tempo, assim como a diminuição do seu prestígio frente ao Exército.

Desde a Proclamação da República, a Marinha viu-se inferiorizada frente ao Exército, visto que não participou efetivamente do processo de deposição da monarquia e nem o recebeu bem. Os anos iniciais da República, período de consolidação do regime, conheceram divergências políticas entre as duas forças. Em 1891, por exemplo, o almirante e ministro Custódio José de Melo, por ocasião das eleições para o governo constitucional, preparava o apoio da Marinha a Prudente de Moraes ao mesmo tempo em que o Exército prometia dissolver o Congresso caso o

candidato civil fosse eleito (CARVALHO, 2005, p. 52).

Em seguida, após o fechamento do Congresso pelo presidente e marechal Deodoro da Fonseca, com o apoio de tropas do Exército, a Marinha ameaçou voltar os seus canhões contra a capital da República recém-nascida, na chamada Revolta da Armada. Com a insistência do marechal Floriano Peixoto em ocupar a Presidência da República sem convocar novas eleições presidenciais, por ocasião da renúncia de Deodoro da Fonseca, parte da Marinha insurgiu-se contra o governo, mergulhando o país em uma guerra civil. Derrotada pelo ‘marechal de ferro’, a revolta fez a Marinha pagar um alto preço, que se estenderia ao longo de toda a Primeira República.

A imagem da instituição perante o país e aos seus próprios quadros era a da força que se revoltara e se dividira. Relatos dizem que mesmo as crianças faziam brincadeiras entre si, dividindo-se entre ‘florianistas’ e ‘revoltosos’, o que permite visualizar o quão disseminada era essa visão (MARTINS FILHO, 2010, p. 33). Após o fim da rebelião, a Marinha seguiu dividida entre os que aderiram à revolta e os que ficaram ao lado do governo, mesmo após a anistia aprovada pelo congresso em 1896.<sup>42</sup> Muitas vezes, o posicionamento de um oficial perante a revolta de 1893 era um elemento a ser levado em conta nos debates e atritos entre seus pares.

A Marinha, que nos anos iniciais da República mostrou-se ativa e combatente, desapareceu quase por completo do cenário político nacional após a Revolta da Armada. Acerca desse afastamento, comenta o ministro Protógenes Pereira Guimarães em seu relatório de 1932, quando se referia à participação da instituição nos acontecimentos da chamada Revolução de 1930:

Afastado da vida íntima da nação pelo ambiente que se agita, o pessoal da Marinha faz, em geral, da sua profissão, um pequeno mundo confinado aos seus interesses pessoais e aos seus problemas, de cuja existência as pessoas estranhas à classe não podem ter noção alguma.

A minha impressão pessoal sobre a atitude da maioria da Marinha em outubro de 1931 é a seguinte:

Raríssimos foram os seus elementos que conheceram o que se passava nos meios em que se preparava a revolução.

Explica-se, pois, que, desconhecendo o programa revolucionário e não convidada por seus elementos mais representativos a participar da revolução, ela se mantivesse na situação de surpresa e expectativa que a caracterizou.

---

42. A anistia aprovada pelo Congresso previa a volta dos oficiais revoltosos aos quadros da Marinha depois de, pelo menos, dois anos. Entretanto, conforme vimos, a reunificação da força não se deu sem dificuldades (MARTINS FILHO, 2010, p. 34).

(...) Acredito que essa confraternização vai sendo conseguida de modo rápido e firme. Para isso concorreu a falta de raízes sólidas dos passados governantes no sentimento afetivo do pessoal e a sinceridade patriótica unida ao espírito superior de tolerância revelados pelo novo governo.

Muito diversa e muito mais grave foi a situação da Marinha, em seguida à revolução de 1893, em que a nação dividiu-se lutando apaixonadamente, quer de um lado, quer do outro, por aquilo que cada um entendia ser uma questão de honra a defender (BRASIL, 1932, p. 15-16).

A revolta de 1893 trouxe uma série de desconfianças em relação à força, o que se refletiu em suas dotações orçamentárias, principalmente se atentarmos para os anos seguintes à rebelião. Enquanto no Exército o número de oficiais foi mais alto do que o previsto, a Marinha da primeira década republicana teve o quantitativo de oficiais e de praças reduzido em relação ao período imperial, claro reflexo da diminuição de sua influência política no período. (CARVALHO, 2005, p. 31).

O decréscimo do prestígio político também se refletiu nos salários, tanto de oficiais, quanto de praças. A necessidade de equiparações salariais entre membros da Marinha e do Exército não era um tema raro nos relatórios ministeriais da Primeira República. Se atentarmos para a primeira década republicana, entre os anos 1889 e 1895, o Exército conheceu um aumento de 122,5% em seus salários, enquanto o da Marinha foi de 53% (CARVALHO, 2005, p. 56). Apesar de os reajustes da Marinha terem sido muito superiores aos do funcionalismo civil<sup>43</sup>, a diferença em relação aos do Exército não podiam deixar de causar descontentamento nos chefes navais.

Por curto período de tempo, os ventos pareceram tornar-se favoráveis à instituição, principalmente com a chegada e a posse de símbolos que expressavam a grandiosidade nacional, os *dreadnoughts* encomendados na primeira gestão do ministro Alexandrino. Mas, seguindo a mesma estrada de muitos processos de modernização no Brasil, onde a população não participava da mudança, mas a padecia (FAORO, 1992, p. 14), na Marinha não foi muito diferente. Embora detentora de modernas máquinas de guerra, as relações entre oficiais e marujos permaneciam presas às práticas do passado imperial, ainda fresco na memória de muitos.

A afronta e a submissão dos marinheiros aos oficiais passavam por práticas como o recrutamento forçado para o preenchimento dos navios, o racismo e os castigos físicos aplicados nos 'tribunais de convés', onde os comandantes das embarcações julgavam as faltas e

---

43. Os funcionários civis nesse mesmo período tiveram um aumento salarial de 11,4%. Os professores catedráticos das escolas de Direito, de Medicina, de Minas e do Colégio Pedro II conheceram um aumento salarial de 17,6% (CARVALHO, 2005, p. 56).

estabeleciam as punições de acordo com o seu arbítrio. A utilização desse procedimento para punir um marinheiro faltoso dentro do *dreadnought Minas Gerais* desencadeou uma segunda revolta na Marinha no ano de 1910, fazendo com que alguns de seus homens, agora os marujos, voltassem canhões contra a capital do país. E esse segundo motim soterrou por completo a credibilidade e o prestígio da instituição, contribuindo para o seu isolamento político até o final da Primeira República.

As desconfianças do governo republicano em relação a uma força armada que por duas vezes foi palco de revoltas e de ameaças à capital dificultava a concessão de recursos necessários para a aspirada modernização naval, principalmente para a compra de novos equipamentos. Assim, se as alegadas crises econômicas conjunturais do país tiveram importância para as dificuldades financeiras no Ministério da Marinha, os receios políticos foram igualmente decisivos.

A década de 1920, período de revoltas militares, é bastante ilustrativa nesse caso. O período de 1922 a 1927 conheceu uma diminuição das verbas para as duas forças armadas, sendo a falta de confiança do governo nos militares notória, inclusive, para os representantes estrangeiros. Exemplo dessas cismas pode ser verificado quando um adido americano informava ao seu país que o serviço aéreo do Exército estava paralisado porque o presidente Artur Bernardes não confiava naquela força e não queria arriscar ser bombardeado. A Marinha, onde o movimento tenentista nos anos 1920 obteve repercussão extremamente pálida em comparação ao Exército, teve a munição dos seus *dreadnoughts* reduzida por ordem do próprio ministro Alexandrino, com o intuito de diminuir a chance de bombardeios caso houvesse um motim da tripulação (WALDMANN JÚNIOR, 2012, p. 10). Assim, com a impossibilidade de incorporar inovações imprescindíveis para a sua modernização, a Marinha brasileira viu suas pretensões à hegemonia marítima regional encalharem quase por completo.



## Conclusão

A história das tentativas de modernização da Marinha ao longo da Primeira República foi marcada por um misto de desconfianças políticas e contendas pessoais, principalmente no alto oficialato.

Se por um lado, uma marinha moderna e com embarcações de alta tecnologia poderia ser um instrumento que auxiliaria a afirmação do Brasil como uma potência regional, por outro poderia ser um elemento de desestabilidade política para os governos ou mesmo para o recém-nascido regime republicano. A experiência de duas revoltas em poucos anos de República parecia mostrar que alguns setores da Marinha não hesitavam em pegar em armas para fazer valer os seus interesses.

Quando teve a possibilidade de modernizar-se, as disputas e o forte personalismo dos ministros nos projetos navais fez com que estes caminhassem entre avanços e recuos, o que contribuiu muito para a morosidade do ansiado processo de modernização. Nesse sentido, o almirante Alexandrino Faria de Alencar foi a expressão máxima desse personalismo na Marinha no período. Entre críticas e aprovações, o almirante deu os contornos da Marinha entre 1891-1930, ao longo das suas três gestões à frente do ministério.

Se nos anos iniciais do período republicano os relatórios ministeriais queixavam-se constantemente da incapacidade da esquadra brasileira em conter um possível inimigo ou de patrulhar a imensa costa do país, a situação não foi muito diferente nos anos finais da Primeira República. Com navios encouraçados entrando em crescente estado de obsolescência, arsenais sem a capacidade de construção ou mesmo reparo de embarcações, a Marinha nacional estava bem longe de possuir a pretendida hegemonia marítima da América do Sul, principalmente quando olhava para os tradicionais países de comparação, Chile e Argentina. Ainda em 1932, o ministro Protógenes Pereira Guimarães escrevia:

Na América do Sul, nossos vizinhos, os argentinos, apesar de lutarem com as dificuldades de uma situação delicada, não cedem o passo no terreno da

superioridade naval que há muito tempo mantêm. Sua esquadra apresenta um total de 100.000 toneladas de navios em geral novos, enquanto a nossa, o de menos de 50.000 de navios obsoletos.

Nos últimos 15 anos, a Argentina e o Chile aumentaram de muito as suas esquadras, sem que o Brasil os acompanhasse (BRASIL, 1932, p. 12).

Marcada por alguns avanços e muitas estagnações, a tentativa de modernização da Marinha adentrou o período conhecido como *A Era Vargas* em muito utilizando as mesmas justificativas do período 1891-1930. Se seguiu os mesmos passos da Primeira República, priorizando o material flutuante em detrimento do preparo de seu pessoal e da capacidade de construir e reparar embarcações, futuros estudos sobre o tema poderão nos esclarecer.



## Fontes e bibliografia

Relatórios ministeriais elaborados pelos diferentes ministros da Marinha entre os anos 1891-1934. Disponíveis em: <http://www-apps.crl.edu/brazil>

Coleção de Leis da República. Disponível em: <<https://goo.gl/MaBeyP>>

### Artigos e livros

ALMEIDA, Sílvia Capanema P. “A modernização do material e do pessoal da Marinha nas vésperas da revolta dos marujos de 1910: modelos e contradições”. In: *Estudos Históricos*, vol. 23, n. 45, p. 147-169, janeiro-junho de 2010.

ARIAS NETO, José Miguel. “A Marinha Brasileira no início do século XX: tecnologia e política”. In: *Antíteses*, v. 7, n.13, p. 84-112, jan./jun. 2014.

\_\_\_\_\_. “Primeira República: economia cafeeira, urbanização e industrialização. In: *O Brasil republicano - O tempo do liberalismo excludente: da proclamação da República à revolução de 1930*. Organização Jorge Ferreira; Lucília de Almeida Neves Delgado. 6ª edição. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2013, p. 191-229.

CAMINHA, Herick Marques. *História administrativa no Brasil - Organização e Administração do Ministério da Marinha na República*. Brasília: Funcep, 1989.

CARVALHO, José Murilo de. *Forças Armadas e Política no Brasil (2ª edição)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005.

DI BIASI, Francesco Nahuel Venturini. “Los acorazados y la Ley de Armamento naval de 1908”. Disponível em: <http://www.gacetamarinera.com.ar/nota.asp?idNota=2599>

DORATIOTO, Francisco Fernando Monteoliva. “A política platina do Barão do Rio Branco”. In: *Revista Brasileira de Política Internacional*, v. 43, n. 2, 2000, p. 130-149

FAORO, Raymundo. “A questão nacional: a modernização”. In: *Estudos Avançados*. Vol. 6, n. 14, 1992, p. 7-22.

FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. São Paulo: Edusp, 2012.

MARTINI, Fernando Ribas de. “Toneladas de diplomacia num mar sem fronteiras: discussões sobre os poderes navais de Argentina, Brasil e Chile no início do século XX”. In: *Antíteses*, v. 7, n.13, p. 309-332, jan./jun. 2014.

MARTINS, Hélio Leôncio. *A Revolta da Armada*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército editora, 1997.

MARTINS FILHO, João Roberto. *A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910 – tecnologia, forças armadas e política*. Rio de Janeiro: editora FGV, 2010.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *A ressaca da marujada*. Recrutamento e disciplina na Armada Imperial. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.

NEVES, Margarida de Souza. “Os cenários da república. O Brasil na virada do século XIX para o século XX”. In: *O Brasil republicano - O tempo do liberalismo excludente: da proclamação da República à revolução de 1930*. Organização Jorge Ferreira; Lucília de Almeida Neves Delgado. 6ª edição. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2013, p. 13-44.

O Minas Geraes. In: *O Paiz*, Rio de Janeiro, p. 3, 19 de abril de 1910.

TOPIC, Steven C. *Comércio e canhoneiras*. Brasil e Estados Unidos na Era dos Impérios. (1889-97). São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

VAL, Sylvio dos Santos. “A marinha entre guerras: o esforço de reconstrução da autonomia operacional”. In: *Revista Navigator: subsídios para a História Marítima do Brasil*. V. 9, n. 17, 2013, p. 22-41

WALDMANN JÚNIOR, Ludolf. “Modernização e crise: os programas navais entre as guerras mundiais” In: VI Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos de Defesa, 2012, São Paulo - SP. VI Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos de Defesa, 2012.

\_\_\_\_\_. “As negociações para a limitação dos armamentos navais sul-americanos: o caso dos encouraçados no período entre as guerras mundiais” In: I Semana de Pós-Graduação em Ciência Política da UFSCar, 2013, São Carlos - SP. Anais do Evento, 2013.



## Ministério da Marinha

---

**Data de Criação:** 11/03/1808

**Nome do Órgão:** Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos  
Início do Período: 11/03/1808 Fim do Período: 08/11/1821

**Nome do Órgão:** Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha  
Início do Período: 08/11/1821 Fim do Período: 30/10/1891

**Nome do Órgão:** Ministério da Marinha  
Início do Período: 30/10/1891

### **Estrutura:**

Início do Período: 30/12/1892 Fim do Período: 11/06/1907  
Referência Legal: Decreto n. 1.195 A, de 30 de dezembro de 1892

Gabinete  
Conselho Naval  
Diretor-geral  
    Primeira Seção  
    Segunda Seção  
    Terceira Seção  
Arquivo

Início do Período: 11/06/1907 Fim do Período: 30/11/1911  
Referência Legal: Decreto n. 6.502, de 11 de junho de 1907.

Gabinete  
Conselho do Almirantado  
Diretoria de Expediente

Início do Período: 30/11/1911 Fim do Período: 11/02/1914  
Referência Legal: Decreto n. 9.169-A, de 30 de novembro de 1911.

Gabinete  
Consultor jurídico  
Conselho do Almirantado  
Almirantado  
    Secretaria de Marinha  
    Estado-Maior da Armada  
    Superintendência do Pessoal  
    Superintendência do Material  
    Superintendência de Portos e Costas  
    Diretoria-Geral de Contabilidade

Início do Período: 07/01/1914

Fim do Período: 11/02/1914

Referência Legal: Decreto n. 6.502, de 11 de junho de 1907; Decreto n. 10.665, 7 de janeiro de 1914.

Gabinete  
Conselho do Almirantado  
Diretoria de Expediente

Início do Período: 11/02/1914

Fim do Período: 19/07/1928

Referência Legal: Decreto n. 10.738, de 11 de fevereiro de 1914

Gabinete  
Consultor Jurídico  
Conselho do Almirantado  
Diretoria de Expediente  
Primeira Seção, de Redação  
Segunda Seção, de Protocolo

Início do Período: 19/07/1928

Referência Legal: Decreto n. 18.317, de 19 de julho de 1928.

Gabinete  
Consultor Jurídico  
Conselho do Almirantado  
Diretoria de Expediente  
Primeira Seção  
Segunda Seção  
Terceira Seção

### **Competência**

**Início do Período:** 08/11/1821

**Fim do Período:** 20/11/1899

Referência Legal: Decreto de 8 de novembro de 1821

“À Secretaria de Estado da Marinha ficam em consequência competindo somente aqueles negócios, que forem relativos à Repartição de Marinha no Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves; e quanto até agora dizia respeito ao ultramar correrá daqui em diante pelas mesmas repartições, por onde se expedem os negócios de Portugal e Algarves.”

Início do Período: 20/11/1899

Referência Legal: Decreto de 8 de novembro de 1821; Aviso n. 150, de 20 de novembro de 1899

“ (...) cabendo, entretanto, a este ministério, de conformidade com o preceituado no parágrafo único do art. 3º do decreto n. 478, de 9 de dezembro de 1897, a regulamentação da pesca.”

## Observações

1. A partir da lei n. 23, de 30 de outubro de 1891, passamos a denominar as Secretarias de Estado como ministérios, apesar de alguns atos legais ainda se referirem aos antigos nomes. Igualmente, a partir deste marco, optamos por não considerar o cargo de ministro como componente do campo ESTRUTURA, deixando apenas a referência do gabinete, repartições e outros cargos subordinados ao ministério, incluindo os conselhos, ausentes da estrutura central até então, como o Conselho Naval, criado pela lei n. 874 de 23 de agosto de 1856. Para o caso específico da Marinha, essas alterações foram registradas a partir de 30 de dezembro de 1892, data da nova regulamentação do ministério, dada pelo decreto n. 1.195 A.

2. O decreto n. 1.195 A, de 30 de dezembro de 1892, informa que havia no Ministério da Marinha, além do diretor-geral e dos três diretores de seção, cinco primeiros oficiais, quatro segundos oficiais, quatro amanuenses, um porteiro, um ajudante, um contínuo, três correios e um auxiliar do arquivista, mas não dispõe sobre a sua localização na estrutura do órgão. Apesar de este ato e outros regulamentos mencionarem a existência de uma portaria, optamos não incluí-la no campo estrutura.

3. O decreto n. 1.673, de 11 de fevereiro de 1894, suspendeu a observância do artigo n. 31 e derogou os artigos de 1 a 15 do decreto n. 1.195 A, de 30 de dezembro de 1892, determinando que fosse redigido um novo regulamento para o Ministério da Marinha de acordo com a lei n. 23, de 30 de outubro de 1891. No entanto, o decreto n. 2.537, de 1º de julho de 1897, revogou o decreto n. 1.673, mandando vigorar em sua plenitude o decreto n. 1.195 A, motivo pelo qual mantivemos inalterado o campo ESTRUTURA de 30/12/1892 a 11/06/1907.

4. O decreto n. 6.502, de 11 de junho de 1907, reorganizou o Ministério da Marinha, cuja estrutura passou a ser composta pelo Gabinete do Ministro e pela Diretoria do Expediente. Os decretos n. 6.503 e n. 6.508, também de 11 de junho de 1907, reestruturou o Estado-Maior da Armada e regulamentou a Diretoria-Geral de Contabilidade, respectivamente. Entretanto, a legislação não estabeleceu a disposição de tais repartições na organização central do ministério, estabelecendo apenas que estavam subordinadas imediatamente ao ministro da Marinha. O relatório ministerial de 1907 explica a reorganização da seguinte forma: “Pelas reformas feitas a administração ficou constituída por um sistema de inspetorias e repartições autônomas e independentes, diretamente subordinadas ao ministro (...). A Secretaria de Estado transformou-se em Gabinete do Ministro e Diretoria do Expediente; o Quartel General foi exonerado de funções administrativas, ficando exclusivamente incumbido da organização, manutenção e direção das forças prontas e seu preparo para a guerra, passando a denominar-se Estado-Maior, contendo unicamente duas seções militares, sendo as demais seções dele desligadas e convertidas nas Inspetorias de Marinha, Máquinas, Fazenda e Fiscalização e Saúde; as Capitânicas dos Portos passaram a ficar sob a jurisdição de uma Inspetoria denominada Portos e Costas; a carta Marítima passou a denominar-se Inspetoria de Navegação; a Contadoria foi transformada em Diretoria de Contabilidade; a Biblioteca, Museu e Arquivo constituíram uma Diretoria; o Comissariado Geral e o Almoarifado do Arsenal foram substituídos pela Diretoria do Depósito Naval (...). O Conselho Naval foi transformado em Conselho do Almirantado, constituído por todos os oficiais generais da ativa do corpo da Armada” (BRASIL, 1908, p. 13-15).

5. O artigo 43, do decreto n. 6.502, de 11 de junho de 1907, menciona a existência de diretores de seção, mas não há informações sobre essas divisões administrativas.

6. O decreto n. 10.665, de 7 de janeiro de 1914, mandou executar os regulamentos de 11 e 15 de junho de 1907, revogados pelo decreto n. 9.169 A, de 30 de novembro de 1911, de acordo com o relatório ministerial deste ano, e distribuindo os serviços por várias inspetorias autônomas diretamente subordinadas ao ministro. Neste caso, considerou-se que a estrutura central do Ministério foi restaurada como o disposto no decreto n. 6.502, de 11 de junho de 1907.

7. O decreto n. 16.237, de 5 de dezembro de 1923, estabeleceu mudanças na organização do Ministério da Marinha. De acordo com o artigo 1º, o ministério teria como órgãos de administração e consulta, diretamente subordinados ao ministro, as seguintes repartições: o Almirantado, o Estado Maior da Armada, a Diretoria de Pessoal, a Diretoria de Engenharia Naval, a Diretoria de Aeronáutica, a Diretoria de Fazenda, a Diretoria de Saúde, a Diretoria de Navegação, a Diretoria de Portos e Costas, a Diretoria do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, a Diretoria de Ensino, a Imprensa Nacional e a Biblioteca de Marinha. Entretanto, optamos por não inserir tais repartições no campo pertinente da presente planilha porque o decreto citado não esclarece sua disposição na estrutura do órgão.

#### **Fundos relacionados**

**Código de referência:** BR RJANRIO ON

**Título:** Afonso Pena

**Código de referência:** BR RJANRIO 1R

**Título:** Conselho de Estado

**Código de referência:** BR RJANRIO 1X

**Título:** Conselho Supremo Militar e de Justiça

**Código de referência:** BR RJANRIO 22

**Título:** Decretos do Executivo - Período Imperial

**Código de referência:** BR RJANRIO 23

**Título:** Decretos do Executivo - Período Republicano

**Código de referência:** BR RJANRIO 2H

**Título:** Diversos - SDH - Caixas

**Código de referência:** BR RJANRIO NP

**Título:** Diversos - SDH - Códices

**Código de referência:** BR RJANRIO OI

**Título:** Diversos GIFI - Caixas e Códices

**Código de referência:** BR RJANRIO Q6

**Título:** Floriano Peixoto

**Código de referência:** BR RJANRIO 4X

**Título:** Ministério da Marinha

**Código de referência:** BR RJANRIO 59

**Título:** Negócios de Portugal

**Código de referência:** BR RJANRIO 0E

**Título:** Polícia da Corte

**Código de referência:** BR RJANRIO 8D  
Sacramento

**Título:** Secretaria do Governo da Nova Colônia de

**Código de referência:** BR RJANRIO 8E  
Paulo

**Título:** Secretaria do Governo da Província de São

**Código de referência:** BR RJANRIO 8T  
Colonização (IA6)

**Título:** Série Agricultura - Terras Públicas e

**Código de referência:** BR RJANRIO DA

**Título:** Série Guerra - Gabinete do Ministro (IG1)

**Código de referência:** BR RJANRIO A6

**Título:** Série Interior - Gabinete do Ministro (IJ1)

**Código de referência:** BR RJANRIO AI

**Título:** Série Justiça - Gabinete do Ministro (IJ1)

**Código de referência:** BR RJANRIO AM  
Africanos (IJ6)

**Título:** Série Justiça - Polícia - Escravos - Moeda Falsa -

**Código de referência:** BR RJANRIO AS  
M)

**Título:** Série Marinha - Batalhão Naval - Inválidos (XV

**Código de referência:** BR RJANRIO AT

**Título:** Série Marinha - Capitania dos Portos (XVI M)

**Código de referência:** BR RJANRIO AV

**Título:** Série Marinha - Contadoria (IM)

|  |   |
|--|---|
| <b>Código de referência:</b> BR RJANRIO AX (V M)               | <b>Título:</b> Série Marinha - Inspeção do Arsenal da Corte     |
| <b>Código de referência:</b> BR RJANRIO AY Pernambuco (XII M)  | <b>Título:</b> Série Marinha - Inspeção do Arsenal de           |
| <b>Código de referência:</b> BR RJANRIO B0                     | <b>Título:</b> Série Marinha - Intendência da Corte (VII M)     |
| <b>Código de referência:</b> BR RJANRIO B1 Bahia (XI M)        | <b>Título:</b> Série Marinha - Intendência e Inspeção da        |
| <b>Código de referência:</b> BR RJANRIO B2 (X M)               | <b>Título:</b> Série Marinha - Ministro - Secretaria de Estado  |
| <b>Código de referência:</b> BR RJANRIO B3 Navais (IV M)       | <b>Título:</b> Série Marinha - Navios - Força Naval - Distritos |
| <b>Código de referência:</b> BR RJANRIO B5 Naval (III M)       | <b>Título:</b> Série Marinha - Quartel-General e Conselho       |
| <b>Código de referência:</b> BR RJANRIO B6 de Fazenda (XVII M) | <b>Título:</b> Série Marinha - Socorros de Marinha - Corpo      |
| <b>Código de referência:</b> BR RJANRIO BX                     | <b>Título:</b> Tesouraria da Fazenda da Província da Bahia      |

### Legislação

BRASIL. Lei n. 23, de 30 de outubro de 1891. Reorganiza os serviços da administração federal. Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro, v. 1, parte 1, p. 42-45, 1892.

BRASIL. Decreto n. 1.195-A, de 30 de dezembro de 1892. Dá novo regulamento à Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha. Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil, Rio de Janeiro, v. 1, p. 1267-1280, 1893.

BRASIL. Decreto n. 1.673, de 11 de fevereiro de 1894. Suspende a estrita observância do art. 31, derroga os arts. 1 e 15 do regulamento anexo ao decreto n.1.195 A, de 30 de dezembro de 1892 e determina que seja redigido para a Secretaria da Marinha um novo regulamento, de acordo com a Lei n. 23, de 30 de outubro de 1891. Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil, Rio de Janeiro, parte 2, v. 1, p. 256-257, 1895.

BRASIL. Decreto n. 1.195-A, de 30 de dezembro de 1892. Dá novo regulamento à Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha. Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil, Rio de Janeiro, v. 1, p. 1267-1280, 1893.

BRASIL. Decreto n. 1.673, de 11 de fevereiro de 1894. Suspende a estrita observância do art. 31, derroga os arts. 1 e 15 do regulamento anexo ao decreto n. 1.195 A, de 30 de dezembro de 1892 e determina que seja redigido para a Secretaria da Marinha um novo regulamento, de acordo com a Lei n. 23, de 30 de outubro de 1891. Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil, Rio de Janeiro, parte 2, v. 1, p. 256-257, 1895.

BRASIL. Decreto n. 2.537, de 1º de julho de 1897. Manda vigorar em sua plenitude o regulamento da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha promulgado pelo decreto n.1.195 A, de 30 de dezembro de 1892, ficando revogado o Decreto n. 1.1673, de 11 de fevereiro de 1894. Coleção das leis dos Estados Unidos do Brasil, Rio de Janeiro, parte 2, p. 497, 1898.

BRASIL. Aviso n. 150, de 20 de novembro de 1899. Declara que compete ao Ministério da Marinha a regulamentação da indústria da pesca. Decisões do Governo dos Estados Unidos do Brasil, Rio de Janeiro, p. 95-96, 1903.

BRASIL. Decreto n. 6.502, de 11 de junho de 1907. Reorganiza a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha. Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil, Rio de Janeiro, v. 1, p. 1009-1019, 1941.

BRASIL. Decreto n. 9.169-A, de 30 de novembro de 1911. Dá nova organização a algumas repartições de Marinha. Coleção das leis dos Estados Unidos do Brasil, Rio de Janeiro, parte 2, v. 3, p. 1022-1067, 1915.

BRASIL. Decreto n. 10.665, 7 de janeiro de 1914. Manda executar os Regulamentos de 11 e 15 de junho de 1907, revogados pelo atual regulamento do Almirantado, anexo ao decreto n. 9.169 A, de 30 de novembro de 1911. Diário Oficial da República dos Estados Unidos do Brasil. Poder Executivo, Rio de Janeiro, 9 jan. 1914. Seção 1, p. 410.

BRASIL. Decreto n. 10.738, de 11 de fevereiro de 1914. Dá novo à Regulamento Diretoria do Expediente. Coleção das leis dos Estados Unidos do Brasil, Rio de Janeiro, parte 2, v.1 p. 355-362, 1916.

BRASIL. Decreto n. 18.317, de 19 de julho de 1928. Aprova e manda executar o regulamento para a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha. Coleção das leis dos Estados Unidos do Brasil, Rio de Janeiro, v. 2, p. 255-262, 1929.