

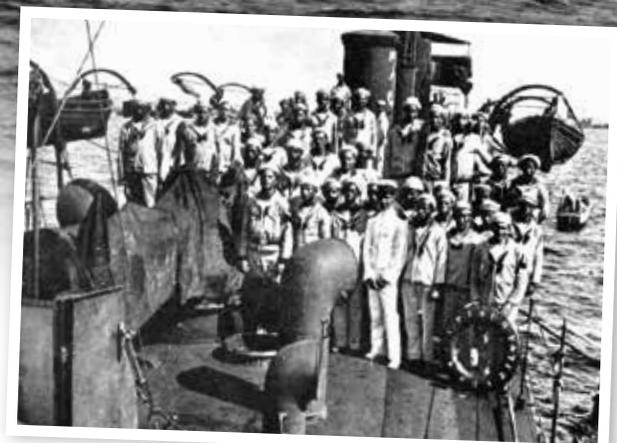
A MARINHA EM 1922

Claudio da Costa Braga*

Nas comemorações dos cem anos da Independência, a Marinha de Guerra Nacional vivia momentos sensíveis, com seus meios navais e sua estrutura administrativa e operativa em uma condição de precariedade. Tal situação culminaria com a assinatura, em 6 de junho de 1922, de um contrato com a Marinha dos Estados Unidos da América para a vinda de uma Missão Naval americana, a fim de auxiliar na orientação para a estruturação e organização de uma Marinha mais moderna. Não trataremos aqui das causas da decadência naval pela qual passávamos.

Nos primeiros cem anos após a independência do Brasil de Portugal, a Marinha Nacional e Imperial e depois Marinha de Guerra Nacional, teve participação decisiva em guerras, revoltas e conflitos que tentaram repartir o País em diversos Estados. Graças a sua ação decisiva e preponderante naqueles momentos, as crises puderam ser apaziguadas e a integridade territorial do nosso Brasil mantida.

Logo no início, nas Guerras da Independência, a Marinha foi fator decisivo e primordial



Guarnição do Contratorpedeiro "Piauí"

Foto: Marinha do Brasil

na estabilização do Império, contribuindo para evitar a secessão de Províncias das mais importantes, como a Bahia, Piauí, Maranhão e Pará.

Diversas seriam as participações da Marinha Nacional e Imperial no apaziguamento das várias crises que eclodiriam após a Independência: na Confederação do Equador, em 1824; na Guerra da Cisplatina, em 1825; na Guerra dos Farrapos ou Revolução Farroupilha (1835-1845), inicialmente no Rio Grande do Sul se espalhando por Santa Catarina; na Cabanagem, na Província do Pará (1835-1840); a Sabinada (1837-1838) na Bahia; a Balaiada, no Maranhão (1838-1840); e, depois, a Revolução Praieira na Província de Pernambuco (1848-1849), considerada como a última do Império. Em todas elas a Marinha teria participação expressiva. Também participaria das Guerras contra Oribe e Rosas, a da Tríplice Aliança e a Revolta da Armada, esta logo no início da República, porém, nada gloriosa como todas as outras.

Já em 1910, após a aquisição e chegada dos navios da Grã-Bretanha, observando-se o “Programa Júlio de Noronha” depois modificado para o “Programa Alexandrino de Alencar”⁽¹⁾, a Marinha passaria a possuir uma Força Naval respeitável do ponto de vista bélico, mas não em termos operacionais, pela deficiência de suas tripulações.

Os navios, depois que aqui chegaram, se envolveriam em uma das maiores crises vividas pela Marinha e pelo Brasil, tendo esse evento ficado registrado na história como “A Revolta dos Marinheiros” ou “A Revolta da Chibata”.

Em 22 de novembro de 1910, com apenas sete dias do Marechal Hermes Rodrigues da Fonseca na Presidência da República, parte das tripulações de alguns navios da Esquadra, no Rio de Janeiro, capital do País, se rebelaram reivindicando, dentre outras coisas, o fim dos castigos corporais, em especial os da chibata, nos navios da Armada.⁽²⁾

Outro fato marcante da nossa história naval aconteceria por ocasião da “Grande Guerra” ou 1ª Guerra Mundial (1914 - 1918). A neutralidade do Brasil só seria quebrada, passados quase três anos corridos da guerra, após vários afundamentos de navios brasileiros por submarinos alemães, a maioria em águas do Atlântico Norte. Assim, em outubro de 1917, o governo de Wenceslau Brás declarou guerra à Alemanha. Logicamente, recairia sobre a Marinha de Guerra do Brasil o maior esforço na defesa do tráfego de navios mercantes nacionais ou aqueles do nosso interesse.

Em 1917, a Marinha encontrava-se com seus meios navais muito degradados materialmente e em termos de adestramento. O Arsenal de Marinha no Rio de Janeiro, como principal Organização Militar (OM) responsável pela construção e reparos navais, possuía grandes limitações, com oficinas antiquadas, obsoletas e mão de obra, além de insuficiente, não qualificada. Os navios de 1910, apesar de serem considerados recentes, tornaram-se obsoletos e desatualizados em decorrência da evolução tecnológica sofrida pelos meios navais devido à Grande Guerra. Muitos dos navios se encontravam operacionalmente fragilizados por precariedade em sua manutenção e poucos treinamentos e missões operativas, devido a recursos financeiros insuficientes. A falta de adestramento e as avarias por falta de manutenção restringiam a ida dos navios para o mar significando grande desestímulo para as suas tripulações.

A Marinha era totalmente dependente de equi-



A participação da Marinha brasileira na 1ª Guerra Mundial foi um fato marcante da nossa história naval. Acima, o Presidente da República do Brasil Wenceslau Brás quando assinava a declaração de guerra e o Cruzador "Rio Grande do Sul" na chegada da DNOG ao Rio de Janeiro

Fotos: Marinha do Brasil

pamentos do exterior, em especial da Grã-Bretanha. Nossos meios navais, a maioria, eram britânicos adquiridos nos “Programas Júlio de Noronha / Alexandrino de Alencar”. Não possuíamos munição e dependíamos do fornecimento de carvão para operá-los, sendo o melhor o “Cardiff”, inglês, que a guerra nos havia cerceado de receber.

As promessas e esperanças de evolução industrial que a República prometia ainda não havia se concretizado. Nosso parque industrial era precário, provocando uma dependência externa muito grande de navios e equipamentos do exterior.

Nossos meios navais possuíam problemas crônicos no seu sistema de propulsão, caldeiras e condensadores.

Mesmo com todas essas deficiências, criamos a Divisão Naval de Operações de Guerra (DNOG), que sob o comando do Contra-Almirante Pedro Max Fernando Frontin, deslocou, em 1918, alguns navios para Dacar, no Senegal, não tendo, entretanto, entrado em combate devido ao término da Grande Guerra.

Nessa ocasião, o envolvimento político dos oficiais de Marinha afastava-os das lides marinheiras a bordo, com mais prejuízos do que as vantagens que as suas posições políticas pudessem trazer de benefícios para a Armada.

Dos “Programas Júlio de Noronha / Alexandrino de Alencar”, que dotou a Marinha com excelentes meios navais, até a próxima aquisição, foram quase 25 anos de espera. Com marinheiros, muitos analfabetos e sem preparo militar, tornava-se difícil qualquer adestramento mais avançado para o emprego de armas tão modernas.

Por ocasião das Comemorações dos 100 anos da Independência, em 1922, no governo de Epitácio Pessoa, o Ministro da Marinha não era um oficial de Marinha e sim o Engenheiro Civil e Deputado Federal, João Pedro da Veiga Miranda. Chegado o Centenário, tão esperado para as comemorações da Independência do Brasil, a Marinha ainda não dispunha de uma estrutura em terra e no mar que lhe permitisse o exercício de uma de suas tarefas básicas, qual seja, o da dissuasão estratégica.

Vale destacar que no Centenário da Independência, a Marinha seria contemplada com a assinatura pelo governo de um decreto estabelecendo a instalação de uma Base Naval na Enseada da Ribeira, na baía da Ilha Grande. Esse Decreto estabelecia um Sistema de Defesa do Litoral da República (sic), com cinco Bases Navais e um Porto Militar na Enseada da Ribeira e dava outras providências.

O Cruzador "Bahia" foi o capitânia da DNOG desde a partida de Dacar, em 3 de novembro de 1918, até o final da comissão

Fonte: Marinha do Brasil •

Em seus diversos “Considerandos”, declara:

1. que o desenvolvimento das possibilidades técnicas da Marinha, no que concerne “a oficinas de construção, conservação e reparos do material, representará valioso impulso dado a várias industrias do paiz, quer pelo aproveitamento de productos nossos, quer pela constituição, aqui e alli, de verdadeiras escolas proficicionaes;

2. que a Esquadra, órgão fundamental da defesa marítima, não pode prescindir, para a sua efficacia, da localização intelligente de pontos de apoio, onde, ao abrigo do inimigo, os nossos recursos navaes, com elementos technicos e naturaes, pelos reparos indispensaveis;

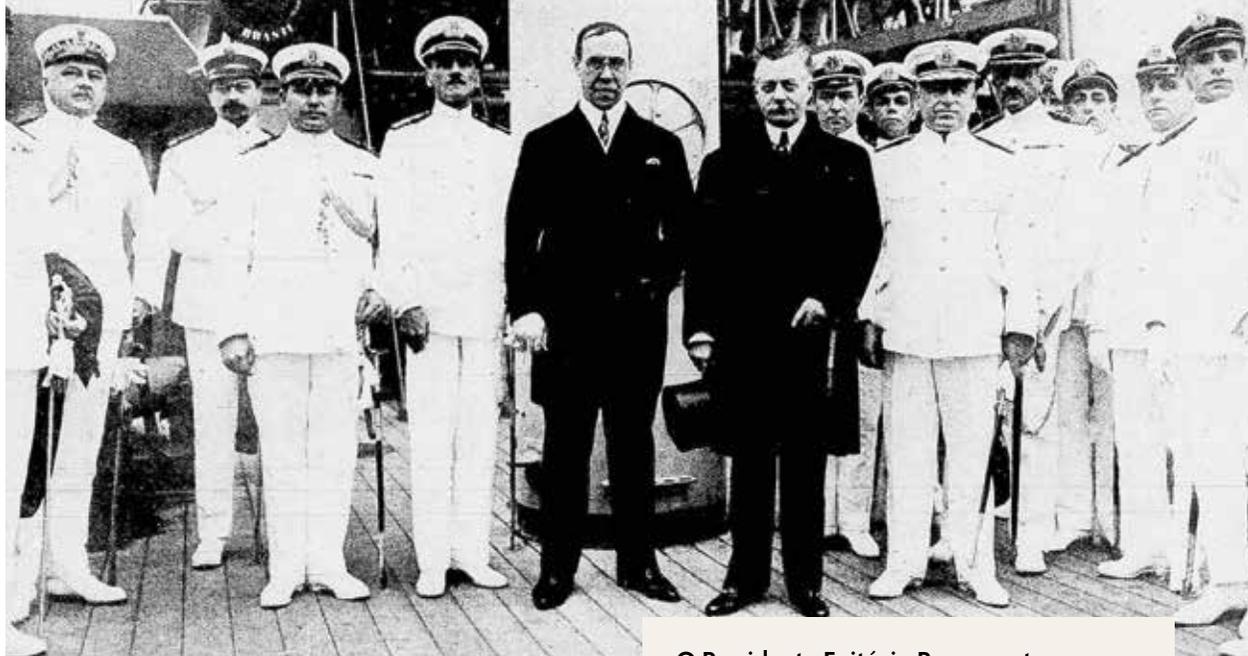
3. que, além dessas bases de menor importância, é unanimemente reconhecida a necessidade do estabelecimento de um porto militar, verdadeira sede da Esquadra, centro de todos os nossos recursos navaes, com elementos technicos e naturaes adequados a construir, não só um estaleiro considerável de construção militar, mas ainda um local apropriado a manobras e exercícos de conjuncto, em que se possam desenvolver themas tacticos sem a observação indiscreta da população cosmopolita e sem risco em tempo de guerra;

4. que, desde muitos annos, as vozes mais competentes da nossa officialidade naval se vêm pronunciando por estas medidas;

5. que o Almirantado, instituição official, órgão tecnico consultivo da Armada, já em 12 de Dezembro de 1919 emittia o seu parecer favorável ao estabelecimento do porto militar na enseada da Ribeira, Estado do Rio de Janeiro, bacia da Ilha Grande, e á criação de bases navaes em Pará, Natal, Bahia, Santa Catharina e Rio Grande do Sul;

6. que essas indicações representam o fructo de conscienciosos estudos e suggerem uma série de trabalhos a que deve o Governo attender systematicamente, á medida que o permittam os recursos do paiz, e o aconselhe a política naval a seguir;





O Presidente Epitácio Pessoa entre o Ministro da Marinha, João Pedro Veiga Miranda, e o Chefe do Estado-Maior da Armada, com oficiais a bordo do "Barroso"

Fonte: Revista da Semana nº 38 de 1922, disponível em http://memoria.bn.br/pdf/025909/per025909_1922_00038.pdf

7. que o acto preliminar desse conjunto de medidas deve ser a sua consagração positiva, em decreto, que evite soluções de continuidade ou modificações menos ponderadas;

8. que tão relevantes realizações devem começar pelo núcleo do systema, isto é, pelas obras relativas á base principal, de accordo, ainda ahi com o voto do Almirantado que, insistindo em sessão de 29 de julho de 1921, pela instalação do Porto Militar na Ribeira, suggeria ao Governo que “a Marinha commemorasse o Centenário da nossa Independência com o lançamento de sua pedra fundamental”.”

Depois desses Considerandos:

“Decreta, de accordo com o art. 48, n. I. da Constituição Federal e as autorizações decorrentes dos arts. 30, verba 8ª, e 31, n. 3 do decreto n. 4.555 de 10 de Agosto último;

Art. 1º – O systema de defesa do litoral da República comprehenderá um porto militar na enseada da Ribeira, bacia da ilha Grande, Estado do Rio de Janeiro; e cinco bases navaes situadas em Pará, Natal, Bahia, Santa Catharina e Rio Grande do Sul.

Paraphrasso único. - A ordem de instalação dessas bases e a sua classificação serão reguladas pelas necessidades da Marinha e a orientação da política naval.

Art. 2º – Será declarada de utilidade pública a fim de ser desapropriada, a área que for julgada necessária para o estabelecimento do Porto Militar na Ribeira, inclusive as quedas de água de Bracuhy e Ariró, as ilhas e ilhotas da enseada e os pontos situados na

entrada da referida bahia, cujo aproveitamento fôr conveniente para as fortificações e outras utilizações da Marinha.

Art. 3º – À medida que, com as novas instalações no Porto Militar, se tornarem superfluas e dispensaveis as existentes na bahia do Rio de Janeiro, poderá o Governo sem prejuizo da defesa deste último porto, dispor dellas, vendendo os immoveis e machinismos em concorrência pública ou transferindo as machinas para as futuras bases naves.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 7 de Setembro de 1922, 101º da Independência e 34º da República – Epitácio Pessoa. - J. P. da Veiga Miranda”.

“Usando da autorização contida no n. 3 do art. 31 da lei n. 4.555 de 10 de Agosto último:

Resolve abrir, pelo Ministério da Marinha, o crédito de trinta mil contos de réis (30.000:000\$000) papel, em apólices, juros de cinco por cento (5%) ao anno, os quaes serão entregues á Contabilidade daquelle Ministerio, pela fórmula legal, afim de attender a todas as despesas com os serviços attinentes à defesa naval do paiz.

Rio de Janeiro, 7 de Setembro de 1922. - 101º da Independencia 34º da Republica. - Epitacio Pessoa. - J. P. da Veiga Miranda”.



O Cruzador "Barroso" passando em revista os navios de guerra nacionais e estrangeiros durante as comemorações do Centenário da Independência em 1922

Por ocasião dos 100 anos da Independência, a Marinha de Guerra estava estruturada de acordo com a Segunda Fase, da Primeira Reforma Alexandrino (1914-1923). Possuía uma excess-

siva centralização administrativa, em decorrência da subordinação direta ao Ministro de grande número de organizações militares, além das de Direção Setorial.

Os navios eram subordinados à Força de Alto Mar⁽³⁾ que era constituída de duas Divisões, sem conotações geográficas. Uma das Divisões englobava os navios mais modernos e a outra Divisão os navios do século passado.

Existiam duas Flotilhas Fluviais: a do Mato Grosso e a do Amazonas, com navios muito antigos e sem nenhuma expressão militar.

PARADA NAVAL

Ainda na programação do Centenário da Independência, em 10 de setembro, aconteceria uma Parada Naval, no interior da Baía da Guanabara, com navios de guerra nacionais acompanhados dos navios das nações amigas que vieram para o Rio de Janeiro representando os seus países. Tomaram parte os Couraçados ingleses "Hood" e "Repulse"; couraçados americanos "Nevada" e "Maryland"; os japoneses "Yvate", "Yzumo" e "Asama"; cruzador português "Republica" e uruguaio "Uruguay"; mexicano "Nicolas Bravo" e as unidades nacionais couraçados "Minas Gerais", "São Paulo" e "Floriano"; cruzador "Barroso"; os contratorpedeiros e submarinos. ■

NAVIOS SUBORDINADOS À FORÇA DE ALTO MAR (1922)

ENCOURAÇADOS

"Minas Gerais" (1908) e "São Paulo" (1909)

CRUZADORES

"Rio Grande do Sul" e "Bahia" (1909); "República" (1892), "Barroso" (1896) e "Timbira" (1896)

CONTRATORPEDEIROS

"Amazonas", "Pará", "Piauí", "Mato Grosso", "Paraíba", "Alagoas", "Rio Grande do Norte", "Santa Catarina", "Paraná" e "Sergipe" (todos de 1908, 1909 e 1910)⁽⁴⁾

ENCOURAÇADOS

"Deodoro" (1898) e "Floriano" (1899)

TORPEDEIRA

"Goiás" (1907)

SUBMARINOS

F1, F3 e F5 (1914)

NAVIOS MINEIROS/VARREDORES

"Carlos Gomes", "Jaguarão" e "Tenente Maria do Couto"⁽⁵⁾

TENDER DE SUBMARINO

"Ceará" (1915)

TENDER DE CONTRATORPEDEIRO

"Belmonte" (1912)

NAVIO ESCOLA

"Benjamin Constant" (1892)

NOTAS

(1) Ambos os Programas ficariam conhecidos pelos nomes dos Ministros da Marinha da época.

(2) Ver livro "1910 – O Fim da Chibata. Vítimas ou Algozes?".

(3) A denominação ESQUADRA como organização permanente só foi adotada pelo Aviso nº 1227, de 12 de março de 1924.

(4) Navios adquiridos na Grã-Bretanha, no Programa Júlio de Noronha / Alexandrino de Alencar.

(5) Mercantes e Rebocadores adaptados

* Capitão de Mar e Guerra (RM1)