

ARTIGOS PUBLICAÇÃO CONTÍNUA

João Victor Frantz Breunig¹

Günther Richter Mros^{II}

A política dos *dreadnoughts*: diplomacia naval para a inserção internacional do Brasil durante a década de 1900

The dreadnought policy: naval diplomacy for Brazil's international integration during the 1900s

RESUMO:



O presente trabalho visa compreender o papel da Reforma Naval de 1904, particularmente a aquisição dos encouraçados *dreadnoughts*, como um instrumento de política externa e inserção internacional do Brasil durante a Primeira República. O artigo utiliza um método hipotético-dedutivo e a abordagem de estudo de caso histórico, com recorte temporal de 1904 a 1910. A primeira seção analisa a fragilidade das Forças Armadas brasileiras, especialmente da Marinha, no início do século XX; a segunda debruça-se sobre o processo de concepção e implementação da Reforma Naval de 1904; e a terceira investiga como essa modernização foi utilizada pelo Chanceler Barão do Rio Branco como uma ferramenta de "diplomacia naval" para projetar o poder brasileiro no cenário internacional, principalmente no Cone Sul. A pesquisa baseia-se em fontes primárias como relatórios ministeriais, anais do Congresso e periódicos da época, dialogando com autores como Alves (2017), Martins Filho (2010) e Cervo & Bueno (2002). Conclui-se que a modernização naval foi um elemento central e estratégico para a ampliação do escopo e da capacidade de ação da política externa brasileira, permitindo que o país se afirmasse como uma potência regional.



Palavras-chave: Diplomacia naval; Política externa; Reforma naval de 1904; *Dreadnoughts*

ABSTRACT:

This work aims to understand the role of the 1904 Naval Reform, particularly the acquisition of dreadnought battleships, as an instrument of foreign policy and international insertion for Brazil during the First Republic. The article employs a hypothetical-deductive method and a historical case study approach, covering the period from 1904 to 1910. The first section analyzes the fragility of the Brazilian Armed Forces, especially the Navy, at the beginning of the 20th century; the second examines the conception and implementation process of the 1904 Naval Reform; and the third investigates how this modernization was used by Chancellor Barão do Rio Branco as a tool of "naval diplomacy" to project Brazilian power on the international stage, particularly in the Southern Cone. The research is based on primary sources such as ministerial reports, congressional annals, and period newspapers, engaging with authors like Alves (2017), Martins Filho (2010), and Cervo & Bueno (2002). It concludes that naval modernization was a central and strategic element for expanding the scope and capacity of Brazilian foreign policy, allowing the country to assert itself as a regional power.

Keywords: Naval diplomacy; Foreign policy; 1904 naval reform; *Dreadnoughts*

^I Graduando em Relações Internacionais, Universidade Federal de Santa Maria , Santa Maria, RS, Brasil.
joaovictorfbreunig@gmail.com,  <https://orcid.org/0009-0003-3055-4864>

^{II} Doutor em História pela Universidade Federal de Santa Maria; Professor, Universidade Federal de Santa Maria , Santa Maria, RS, Brasil.
gunther.mros@gmail.com,  <https://orcid.org/0000-0002-1111-0956>

INTRODUÇÃO

Consoante a historiografia tradicional na área de relações internacionais, o Brasil ao início do século XX possuía uma política externa de projeção limitada. Para autores como Cervo & Bueno (2002), Compagnon (2019) e Ricupero (2000) as ações da diplomacia brasileira nas primeiras décadas da república estendiam-se aos países do continente americano. Uma das explicações para essa limitada projeção estaria no fato de que, com a Proclamação da República, ocorreu uma reorientação de política externa que deixou de priorizar o continente europeu para ter enfoque nos países vizinhos ao Brasil. Além disso, a falta de experiência do corpo diplomático do Ministério das Relações Exteriores, o baixo engajamento político com as relações internacionais e a falta de debate público acerca do assunto comprometeriam uma maior amplitude nessa área.

Ao mesmo tempo, as Forças Armadas do Brasil, no qual se destaca a Marinha, apresentavam condições débeis. Após sucessivos conflitos com o objetivo de manter a unidade nacional durante a queda da monarquia, as Forças Armadas brasileiras encontravam-se em um estágio desgastado. A dificuldade de consolidar políticas públicas de rearmamento, as sucessivas mudanças na gestão do Ministério da Guerra e no Ministério da Marinha e a formação excessivamente teórica dos

militares impedia que se consolidasse uma política de longo prazo no que diz respeito à consolidação da Marinha como uma força capaz de combater ameaças internas e externas. Ainda que houvesse ameaças endógenas e exógenas em relação ao Estado, as condições da frota naval impedia que houvesse uma reação eficaz no âmbito de repeli-las.

A partir do início da 1900, percebe-se uma mudança nessas duas tendências no Brasil. No âmbito da política externa, o ingresso de Barão do Rio Branco como Ministro das Relações Exteriores iniciou um processo de expansão das relações diplomáticas do Brasil para além do continente americano. Com relação à Marinha, a chegada de Júlio César de Noronha ao Ministério das Relações Exteriores colocou em prática um plano de reforma da Marinha a partir de mudanças na corporação e rearmamento naval. As duas dinâmicas contribuíram para a ampliação da projeção do Estado brasileiro, ao passo de que iniciaram um processo de consolidação do país como potência hegemônica no Cone Sul.

De forma combinada, os dois ímpetus se utilizaram da reforma da Marinha, que ocorreu a partir de 1904, para a ampliação do escopo da política externa brasileira, o que pode ser compreendido à luz do conceito de Diplomacia Naval. Apesar de cunhado à posteriori dos eventos abarcados neste trabalho, a ideia de Diplomacia Naval pode servir de instrumento analítico para compreender

as relações entre a reforma da Marinha Brasileira e a expansão da agenda em política externa do Brasil. Entre os causadores desse novo momento, estariam as ameaças de ingerência na soberania brasileira, causadas tanto por crises diplomáticas que ocorreram ao início da Primeira República quanto a corrida armamentista que já era experimentada por Argentina e Brasil nas décadas anteriores.

Sobre o conceito de Diplomacia Naval, fazemos uso da acepção de Bennet & Lockyer (2024), a qual estabelece que:

Governos ao redor do mundo investem quantidades significativas de tempo, dinheiro e esforço para construir relações sociais entre suas próprias forças navais e as de outras nações, por meio de intercâmbios de oficiais, visitas a portos, exercícios navais bilaterais e multilaterais, simulações em mesa, conferências e bolsas de estudo para oficiais estrangeiros em suas respectivas escolas de estado-maior e academias. Em parte, essas iniciativas têm como objetivo lançar as bases para a cooperação futura. Em um sentido militar, um entendimento compartilhado mais profundo de procedimentos, cultura, práticas e visão de mundo pode beneficiar a interoperabilidade e a eficácia em combate. Em um sentido político, esses relacionamentos constroem confiança e capital social entre os participantes. São investimentos em relações interpessoais que se espera gerar dividendos em um tempo e lugar futuros ainda desconhecidos. Promover a capacidade de membros ativos entrarem em contato com

seus homólogos estrangeiros e resolverem potenciais problemas antes que se tornem crises diplomáticas, de facilitar ou coordenar uma operação, ou resolver qualquer tipo de desafio e dificuldade é um esforço central dos programas navais de muitas nações. (p. 2-3)¹.

Nesse sentido, à luz do conceito de diplomacia naval, o presente trabalho estabelece enfoque sobre a Reforma Militar de 1904 no âmbito da Política Externa Brasileira. O artigo segue um método de abordagem hipotético-dedutivo, com a hipótese central de que a diplomacia naval foi o meio utilizado pela política externa brasileira como forma de ampliar o escopo de ação. Trata-se de um estudo de caso histórico, cujo recorte temporal centra-se entre os anos de 1904 a 1910. O objetivo geral é compreender de que forma a Reforma Naval de 1904 foi utilizada como instrumento de Diplomacia Naval pelo Ministério das Relações Exteriores Brasileiro. Os objetivos específicos, a que se seguem três seções específicas para cada um deles são: 1) Compreender a conjuntura na qual se colocava o Estado Brasileiro com relação a Marinha e as ameaças internas e externas; 2) Compreender o programa de Reforma Naval de 1904 e a participação do Ministério das Relações Exteriores, na figura do Barão do Rio Branco, por meio da ideia de diplomacia naval; e 3) Compreender como essas dinâmicas referentes a reforma da Marinha ocorrem em contexto internacional, no qual a diploma-

cia naval torna-se instrumento da Chancelaria brasileira. Ao fim, entendemos que, consoante a hipótese previamente estabelecida, a diplomacia naval foi um instrumento para ampliar o escopo da política externa brasileira.

O trabalho pretende contribuir para a historiografia de relações internacionais no que se refere a política externa da Primeira República brasileira. O período é comumente associado por manuais de política externa como limitado em questões de escopo da diplomacia, estendendo-se apenas ao continente americano. Entretanto, conforme estabelecemos nesse artigo, a diplomacia naval foi um instrumento de suma importância para a ampliação da esfera de influência do Ministério das Relações Exteriores brasileiro no sistema internacional. Dessa forma, pretende-se contribuir para a discussão tanto em matéria de política externa, como de relevância das Forças Armadas para o Brasil.

O BRASIL DURANTE A DÉCADA DE 1900: FORÇAS ARMADAS FRÁGEIS E INEFICAZES

Ao início do século XX, o Brasil possuía Forças Armadas fragilizadas, dispondo de oficiais mal-preparados e equipamentos obsoletos. As dificuldades relacionavam-se com a formação excessivamente teórica dos soldados e pouco amparo logís-

tico, o que impossibilitava a organização militar em tempo hábil (McCann, 2009, p. 110). Desde a queda da monarquia, não houveram incrementos significativos no que se refere a capacidades materiais das Forças Armadas, sobretudo, da Marinha. Durante o final do século XIX e início do XX, foram realizadas reformas, sobretudo no que se refere ao ingresso de jovens na corporação, como a implementação da Lei do Sorteio, em 1908, as quais, entretanto, não surtiram efeito prático (Carvalho, 2005, p. 23). Além disso, no que se refere à frota da Marinha de guerra, os equipamentos, navios e arsenais eram obsoletos, o que gerava um estado de vulnerabilidade com relação a segurança do país. Em suma, no que se refere ao poderio militar, o Brasil do início do século XX possuía capacidade limitada de formação de oficiais, além de estar tecnologicamente atrasado.

As propostas de reformas das Forças Armadas encontravam entraves devido à influência das oligarquias sudestinas, que dispunham de controle dos meios políticos da época. Do lado da burguesia urbana, o serviço militar era considerado degradante; enquanto as elites rurais influenciavam politicamente para impedir que os peões dos grandes latifúndios fossem convocados a prestar o serviço militar obrigatório (McCann, 2009, p. 103 - 110). No âmbito econômico, o sistema cafeeiro, carro-chefe das exportações brasileiras, funcionava de forma a aumentar a competitividade do setor, de

forma a desvalorizar a moeda, gerando a necessidade de aumento de impostos e desindustrialização (Simões, 2018, p. 14). No campo político e social, eram poucas as discussões sobre a necessidade de se incrementar as Forças Armadas, especialmente com relação à Marinha. Em 1902, o *Jornal do Brasil* publicou uma notícia sobre uma sessão da Câmara dos Deputados onde se salientou a necessidade do reaparelhamento da Marinha². Essas discussões, entretanto, eram isoladas e restritas a alguns grupos e indivíduos, sem atingir uma esfera de participação mais significativa. Tais fatores contribuíram para a precarização das Forças Armadas brasileiras ao início do século XX, uma vez que as reformas consideradas necessárias iam de encontro com os interesses das oligarquias que sustentavam a Primeira República.

Não contribuíram para essas percepções as frequentes revoltas e os problemas político-administrativos, que enfraquecem material e politicamente as Forças Armadas. Apenas na primeira década da República, revoltas de grandes proporções demandaram recursos estratégicos do governo para manutenção da ordem e estabilidade do novo regime. Destacam-se, nesse sentido, a Revolta da Armada (1891), a Revolução Federalista (1893 - 1895) e a Guerra de Canudos (1896 - 1897). Tais levantes, além de exaurirem as capacidades das Forças Armadas no que diz respeito a equipamentos e pessoal, também desgastavam política-

mente o governo, uma vez que as operações possuíam dificuldades em serem bem-sucedidas (Araújo, 2005, p. 71). Ainda, a sucessão de diferentes Ministros das três áreas das Forças Armadas impediam a continuidade de perspectivas no que diz respeito à organização e logística (McCann, p. 2009, p. 103). Entre 1891 a 1910, houveram 13 diferentes Ministros da Marinha do Brasil, entre os quais se destacam nomes como Custódio de Melo, Elisiário José Barbosa, Júlio César de Noronha e Alexandrino Faria de Alencar. Tal fato demonstra as dificuldades no que se refere a consolidação de uma política pública contínua no que diz respeito às Forças Armadas.

Para além dos problemas em estabelecer uma gestão à longo prazo, a precariedade das Forças Armadas se dava por conta das doutrinas que regiam a corporação. Para Carvalho (2005, p. 39), a doutrina positivista intitulada de soldadocidadão, comumente associada à atuação de Benjamin Constant na Academia Militar da Praia Vermelha, é um fator que contribuiu para a precariedade das forças de defesa do Brasil, sobretudo do exército. Ao invés de treinos práticos e simulações de guerra, os oficiais eram submetidos a estudos de ciências sociais e exatas, como filosofia e matemática, visando a participação de militares na vida pública. Em um texto publicado na *Revista Marítima Brasileira* do ano de 1904, defende-se que haja uma formação teórica e acadêmica para

o preparo militar, entretanto, à época, essa formação teórica não levavam em conta aspectos práticos da carreira, em um entendimento de que a Escolas das Forças Armadas “forma antes bacharéis em matemática que profissionais navegues, e isto por que os programas de seu ensino são traçados conforme a orientação e a inclinação dos professores [...] para refulgir o brilho ofuscante das lentejoulas douradas das grandes teorias filosóficas [...]”³. Nesse sentido, ainda que a formação teórica dos militares fosse importante, as escolas brasileiras não preparavam os alunos para questões práticas da vivência militar. A Guerra não era compreendida de maneira a nortear a preparação militar, mas como algo a ser rechaçado. A vivência civil nas esferas políticas, por outro lado, deveriam ser o campo de atuação principal desses oficiais. Assim, a precariedade das Forças Armadas encontrava-se não apenas relacionada a questões orçamentárias, mas também às doutrinas que regiam a corporação.

Ainda que a Marinha concentrasse as próprias funções de maneira independente ao Exército, havia semelhanças nas problemáticas. Enquanto no Exército houve, de fato, uma invasão positivista proeminente, o almirantado era composto por oficiais com experiência técnica e prática, enquanto a influência positivista era reduzida a aulas de ciências sociais e Direito (Carvalho, 2005, p. 26). Contudo, no que tange às questões orçamentárias,

a Marinha possuía dificuldades proeminentes, que impediam a construção de novos navios e a manutenção dos já existentes. Para além do funcionamento da Marinha, havia o entendimento de que essas limitações representavam uma ameaça à segurança do país no Cone Sul, sobretudo, com relação a Chile e Argentina (Araújo, 2005, p. 73). Dessa forma, ainda que se diferenciam em proporção, os problemas enfrentados tanto pelo Exército quanto pela Marinha possuíam pontos de confluência.

Já havia o entendimento à época, da importância da expansão naval para o desenvolvimento e consolidação da hegemonia das potências. Durante o século XIX, difundiu-se a Teoria do Poder Marítimo de Mahan (1860 - 1914), o qual se baseia na análise dos acumulados históricos para compor uma teoria de geoestratégia do poder naval das nações. Influenciado por Clausewitz, Mahan propunha que o desenvolvimento das nações estava associado ao poderio marítimo que desempenhavam, à exemplo do Império Britânico entendido, à época, como dominante da tecnologia naval de ponta (Violante, 2005, p. 229). Consoante Araújo (2005, p. 71), no Brasil, tais ensinamentos possuíam adesão entre o corpo da marinha, que entendia como primordial a expansão naval como forma de consolidar a hegemonia do país na América do Sul. As condições materiais da marinha do Brasil, contudo, deixaram ainda mais discrepantes as diferenças entre teoria e prática.

Portanto, a despeito da adesão teórica da Marinha brasileira à Teoria do Poder Marítimo de Mahan, a ausência de condições materiais adequadas configurou entrave à projeção da hegemonia naval e, por consequência, à consolidação do poder regional do Brasil na América do Sul.

Antes da consolidação de um programa efetivo de reaparelhamento naval, a modernização da Marinha brasileira circulava apenas no plano dos debates parlamentares e das manifestações de oficiais, sem se materializar em medidas concretas. Nos *Annaes da Câmara dos Deputados* de 1900 e 1901, diferentes discursos registravam a preocupação com a defasagem do poder marítimo nacional, apontando tanto a fragilidade material da esquadra quanto a necessidade de reposicionar o Brasil diante das transformações navais internacionais^{4 5}. Contudo, tais falas não ultrapassavam o caráter retórico, revelando um consenso quanto à urgência da reforma, mas sem apresentar diretrizes efetivas para sua execução. Nesse mesmo raciocínio, em 1902, o *Jornal do Brasil* noticiava a proposta de reforma militar apresentada pelo almirante Alves Barbosa na Câmara dos Deputados, a qual se inseria em um movimento mais amplo de reivindicações dos setores militares, mas que também não resultou em ação prática imediata⁶. Assim, nesse período inicial, o tema da modernização naval refletia mais uma inquietação política e estratégica do que um programa

estruturado, evidenciando a distância entre diagnóstico e implementação.

Havia também na Marinha, problemas com relação a hierarquia, que prejudicava a corporação. Entre 1893 e 1894, ocorreu a Revolta da Armada, protagonizada pela Marinha do Brasil contra o então presidente Floriano Peixoto, a qual, entre as reivindicações, estava a necessidade de dar maior protagonismo às forças navais, já em 1910 ocorreu a Revolta da Chibata, também protagonizada por marinheiros. Tal fato demonstrou uma tendência na corporação no que diz respeito ao relacionamento conflituoso entre aqueles das camadas hierárquicas mais baixas e o almirantado (Carvalho, 2005, p. 27). Parte dessas tensões eram devidas às condições enfrentadas pelos oficiais de baixo escalão, como castigos físicos e condições precárias de abrigo. No Relatório de 1904, o então vice-almirante e Ministro dos Negócios da Marinha, Júlio César de Noronha (1845 - 1923) chama o corpo de oficiais de “fraco e incompleto”, estando incapaz de organizar-se para um eventual conflito (p. 24)⁷. Apenas em 1914 foi construído o primeiro albergue destinado especificamente a marinheiros - até então, os oficiais de baixa patente pousavam em casas e pensões precárias⁸. Assim, as tensões entre o almirantado e as camadas hierárquicas mais baixas, agravadas pelas condições deficientes, constituíam um obstáculo à organização e eficácia da Marinha Brasileira.

As dificuldades no estabelecimento de um plano a longo prazo interferiram na aquisição de novos navios, reforçando a precariedade da Marinha. As descrições indicando as dificuldades das forças navais são expostos nos Relatórios do Ministério da Marinha, como demonstra o documento de 1899, referente ao ano de 1898, que deixa claro a necessidade da expansão de escolas de formação e no contingente de pessoal da Marinha:

O numero de praças deste corpo marcado pela lei de fixação da Força Naval para o exercicio vigente, não é suficiente para serviço da Armée, devendo, a fim de ser elevando a 600 praças, até que as condições do país permitam que o efectivo atinja ao numero de 1.000, afim de dar-lhe a organização definitiva do Corpo de Deste... barrique, com uma secção propriamente de infantaria e outra de artilleria.

[...]

Em geral, as poucas escolas que temos não se acham providas do material indispensável à instrução dos meninos, como é exigido pelo respectivo regulamento, por isso nota-se que a educação militar é por demais insuficiente. Assim é que quase todas, que residem de falta de armamento e de navios apropriados, onde possamos adquirir os devidos conhecimentos⁹.

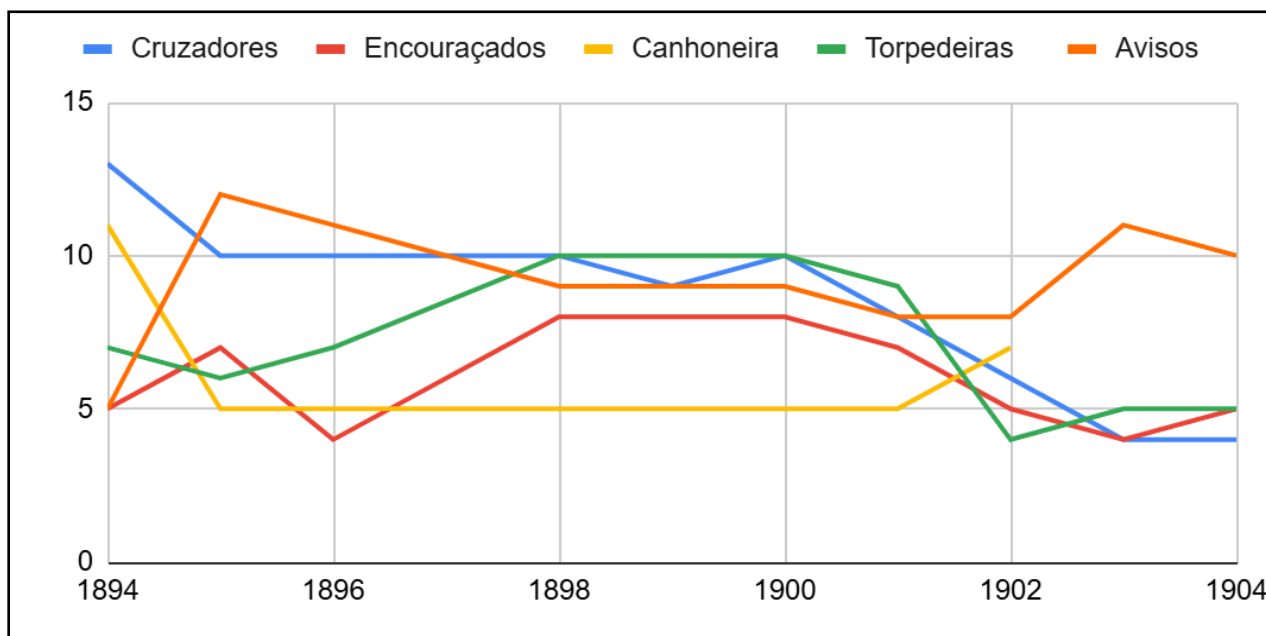
Já o Relatório de 1904, expõe a necessidade de reformar a frota naval, a partir de novas aquisições e também da manutenção dos navios já existentes:

Já se me ofereceu ensejo de externar, em o ultimo relatório, o meu concepto sobre o estado precario em que se acha o nosso material flutuante e bem assim de pugnar pela sua reconstrução, que se me afirma uma obra ingente e indivinal, mediante a concessão de um crédito, que faculte o inicio de algumas construções¹⁰.

Consoante Alves (2017, p. 15), o Brasil na década de 1900 não planejava à longo prazo a construção de uma esquadra eficaz, preferia-se sanar necessidades pontuais, dadas as limitações de orçamento, em detrimento da aquisição de navios de maneira a compor uma frota preparada. Essa postura evidenciava a adoção de uma política naval reativa, na qual decisões estratégicas eram condicionadas por circunstâncias imediatas, carecendo de uma visão prospectiva que integrasse a modernização tecnológica, a formação de recursos humanos e a manutenção do material flutuante. Em consequência, a ausência de um planejamento de longo alcance limitou o desenvolvimento operacional da Marinha e, ademais, reduziu a capacidade do Brasil de se projetar como potência marítima, comprometendo seu posicionamento estratégico no cenário internacional da época.

A Tabela 1 expõe, com base nos Relatórios do Ministério dos Negócios da Marinha do Brasil, o número total de Cruzadores, Encouraçados, Canhoneiras, Torpedeiras e Avisos entre os anos de 1894 a 1904.

Tabela 1 – Cruzadores, Encouraçados, Canhoneiras, Torpedeiras e Avisos da Marinha do Brasil (1894 e 1904)



Conforme demonstra a Tabela 1 e os relatórios apresentados pelo Ministério dos Negócios da Marina entre 1896 e 1904, o número da frota naval sofreu poucos incrementos e, em geral, vários dos navios são considerados impróprios para o combate. O relatório apresentado no ano de 1896 expõe que, dos quatro Encouraçados pertencentes ao país, apenas o Riachuelo estava em condições de servir à Marinha, estando os demais em reparos ou obsoletos¹¹. Os Cruzadores, do total de nove, “somente cinco estão em bom estado e apenas três, conquanto de pequena velocidade, podem merecer essa classificação, e são: — o Almirante Tamandaré, — o 15 de Novembro e o Tiradentes”. No caso dos onze Avisos, nenhum estava apto para o combate e, ademais, três deles haviam sido

construídos para o uso em rios. No relatório de 1897, menciona-se a construção de oito novos, dos quais três são Cruzadores, mas que, tendo em vista a situação econômica do país a época, encontram-se em estágios de conclusão distintos e de lenta evolução¹². Em 1900, o relatório menciona a posse de oito Encouraçados, sendo três em construção; dez Cruzadores, sendo três em construção e dois em concerto; nove Avisos, sendo três em reparos¹³. Entre 1901 e 1902, os Cruzadores Primeiro de Março e Benjamin Constant, contabilizados nos anos anteriores como Cruzados mas utilizados como Navios-escola, passam, enfim, a figurar na lista de Navios-escola^{14 15}. Por fim, em 1904, havia cinco Encouraçados, sendo apenas o Riachuelo considerado em bom estado de conservação;

sete Cruzadores, sendo um nas fases finais de construção e dois em reparo (Benjamin Constant, antes contabilizado como navio-escola adaptado para Cruzados, agora aparece apenas como navio-escola) e; dez Avisos, sendo quatro necessitando ou passando por reparos¹⁶. Ficam claros, nesse sentido, dois pontos principais da conjuntura da Marinha do Brasil à época: 1) com exceção da frota de Torpedeiras, o número de navios manteve-se constante, sendo as aquisições de navios utilizadas não para incrementar o número da frota, mas apenas para substituir os navios antigos; e 2) a maior parte da frota era considerada obsoleta e já não atendia aos requisitos das necessidades da Marinha. Em suma, o despreparo da Marinha brasileira era evidente, e o temor de um ataque de forças vizinhas era exposto nos relatórios da época.

Constata-se a precariedade das Forças Armadas brasileiras, sobretudo, no que diz respeito à Marinha. Após a Proclamação da República, os sucessivos governos estiveram empenhados na consolidação do Estado republicando, a partir ações que envolvem desde a supressão de revoltas quanto a preocupação com a economia nacional. Se, por um lado, as Forças Armadas foram utilizadas como instrumento de coerção, como na Revolta da Armadas ou na Guerra de Canudos, por outro, o desgaste provocado por esses conflitos não foi resarcido com o incremento de novos materiais bélicos, mas sucessivamente precarizado em razão de

políticas de contingenciamento de gastos. Na Marinha brasileira tal situação torna-se ainda mais crítica, com a incapacidade de adquirir e renovar a frota naval, o que fragilizava as fronteiras e a consolidação da hegemonia brasileira no Cone Sul. A superioridade da força marítima das potências vizinhas era vista à luz de uma ameaça potencial à integridade brasileira. É a partir dessa perspectiva que as primeiras discussões sobre o incremento do poderio da Marinha ganham força a partir do início da década de 1900.

DIPLOMACIA NAVAL E REAPARELHAMENTO NAVAL: *DREADNOUGHTS* E A REFORMA DA MARINHA

Com o início do governo Rodrigues Alves (1902 - 1906), há uma reação na forma em que as políticas relacionadas à Marinha são conduzidas. A partir de 1902, Júlio César de Noronha Santos (1845 - 1923) passa a ser Ministro dos Negócios da Marinha, enquanto Barão do Rio Branco ocupa o cargo de Ministro das Relações Exteriores. Para ambos, a questão da modernização da Marinha passava por uma percepção geoestratégica, na qual objetivava estabelecer o Brasil como potência predominante no Cone Sul. Nessa percepção, a partir do objetivo de tornar o país uma potência regional no âmbito do Cone Sul, as Forças Armadas e, logo a Marinha, seriam um instrumento

para consolidação desse movimento na política externa (Almeida, 2019, p. 15). O principal intuito dos esforços desse período era construir uma Marinha que não fosse apenas reativa a ameaça, mas que empregasse formação e melhoria contínuas (Arias, 2017, p. 100). O emprego da Marinha não era entendido como uma ameaça ou uma preparação para a Guerra, mas sim como um objetivo estratégico para empoderar a diplomacia, como forma de projeção no sistema internacional, ou seja, por meio da diplomacia naval. Assim, ganha força no governo, a partir de uma percepção não apenas militar, mas de política externa, a necessidade de incrementar o poderio naval brasileiro com o fito de consolidar a hegemonia brasileira na América do Sul.

Ao chegar ao posto de Ministro das Relações Exteriores, Rio Branco passa a empregar uma política que visa a ascensão do Brasil à potência na América do Sul. A Questão do Acre, iniciada antes da chegada de Rio Branco à chancelaria, deixou evidente a fragilidade brasileira em caso de ataque por potências estrangeiras. A possibilidade do *Bolivian Syndicate*, associado aos Estados Unidos e potências européias, de intervir em prol de interesses próprios em conluio com a Bolívia era percebida como uma ameaça ao Brasil (Cervo & Bueno, 2002, p. 189 - 190). Em carta endereçada a José Veríssimo, Rio Branco expõe que a prioridade maior na questão do Acre estava relacionada a evitar o con-

flito armado, haja vista a precária situação das Forças Armadas¹⁷. Desse modo, a condução negociadora do conflito, foi orientada menos como uma mera preferência política e mais como necessidade estratégica, ditada pela insuficiência material das Forças Armadas nacionais, condição que impossibilitava um desfecho bélico vantajoso e exigia a primazia da diplomacia para assegurar os interesses e a soberania do Estado brasileiro.

Para além de um instrumento para contrapor o poderio dos países vizinhos, as Forças Armadas eram entendidas como um instrumento de diplomacia. Consoante Bittencourt (2017, p. 128), Rio Branco acreditava que a modernização da Marinha poderia ser um instrumento diplomático, uma vez que podem ser empregadas por múltiplas funções, além de demonstrarem o poderio de uma nação. Por meio dela, seria possível compelir outros Estados em favor de determinados interesses do Brasil, de forma com que algumas questões em voga na época, como a demarcação das fronteiras, fosse favorável ao país. A vitória na Questão do Acre, nesse sentido, estaria vinculada ao uso diplomático das Forças Armadas, uma vez que elas foram utilizadas como uma reação a iniciativas promovidas pelo país vizinho, mas não desencadearam em um conflito armado propriamente dito (Ricupero, 2000, p. 33). Nesse sentido, entendemos que as ações de Rio Branco com vistas a legitimar a política externa brasileira por meio do uso

das Forças Armadas entram em consonância com o conceito de diplomacia naval. Logo, a experiência do Acre comprovou que a dissuasão proporcionada por forças armadas modernas era um componente crucial para a consecução dos objetivos da política externa brasileira.

A necessidade de reformar as Forças Armadas Brasileiras, sobretudo a Marinha, ganhou mais fôlego ainda durante o Caso Panther, quando as negociações para as reformas navais já estavam ocorrendo. O episódio aconteceu em Itajaí, município de Santa Catarina, quando um marinheiro do Panther, cruzados alemão, desertou. Tal fato fez com que alguns oficiais, sob as ordens do comandante da embarcação, disfarçados de civis, buscassem por esse desertor¹⁸. Três cruzadores brasileiros tentaram interceptar o Panther; porém, devido às disparidades tecnológicas destes com o modelo alemão, foram mal-sucedidas (Miranda et al, 2021, p. 193). Assim, o episódio evidenciou de forma contundente a defasagem da Marinha brasileira diante das potências estrangeiras, reforçando a urgência de investimentos em modernização naval.

Além das ameaças inerentes a uma Marinha desorganizada, um fator crucial para a viabilidade das reformas de Noronha e Rio Branco foi a melhoria da conjuntura financeira nacional. Enquanto os primeiros anos da República foram marcados por grave instabilidade econômica, amplifi-

cada por políticas fracassadas como o Encilhamento de Rui Barbosa, o início do século XX testemunhou uma recuperação estrutural. Essa mudança deveu-se em grande parte ao sucesso da política de *Funding Loan*, implementada durante o governo Campos Sales (1898 - 1904), que reestruturou as dívidas e restabeleceu a confiança na economia¹⁹. Esse novo ambiente de solvência e credibilidade foi consolidado no governo de Rodrigues Alves, que lançou um ambicioso projeto conhecido como regeneração nacional. Este plano visava modernizar o país a partir de investimentos em setores estratégicos, entre os quais se incluía, de forma proeminente, a reorganização e o reaparelhamento da Marinha (Arias, 2014, p. 98). A estabilização econômica contribuiu para a criação das condições necessárias para que as urgentes reformas navais saíssem do papel, integrando-se a um projeto maior de modernização da Marinha, projeção da política externa e defesa da soberania do Estado nacional por meio da diplomacia naval. Assim, a estabilização econômica mostrou-se determinante para que as reformas navais fossem efetivamente implementadas, garantindo sua inserção em um projeto mais amplo de modernização e projeção do Estado nacional.

As discussões sobre a reforma do material flutuante da Marinha tornaram-se mais evidentes nos anos de 1903 e 1904, justamente nos anos iniciais dos mandatos de Noronha, na Marinha, e Rio

Branco, nas Relações Exteriores. Embora os relatórios anteriores já indicassem a necessidade de modernização do armamento, em razão das precárias condições enfrentadas pela corporação, foi a partir de 1903 e 1904 que essas propostas ganharam contornos mais concretos. Nesses anos, o então Ministro da Marinha, Júlio César de Noronha, passou a estipular de forma clara a quantidade e o tipo de embarcações que deveriam ser incorporadas à frota. Como se observa no Relatório de 1904:

Para a reforma desse material contínuo a pensar do modo por que me expressei no relatório do anno passado, isto é, que será conveniente a encomenda de dous ou tres encouraçados, com o deslocamento de 8.000 toneladas; dous ou tres cruzadores de 3.500 a 4.500 toneladas de deslocamento; 10 a 15 torpedeiras, e alguns submarinos do type *Holland*, sendo que o material que já possuímos, devidamente e competentemente reparado, será um complemento ainda valioso para a defeza dos portos e da costa, nos pontos em que ella fôr necessaria.

Como fica evidente no trecho, a razão pela qual cabia a incorporação de novos navios à frota brasileira ressoava em estratégia em termos de defesa, o que estava diretamente ligado com a atuação de Barão do Rio Branco no Ministério das Relações Exteriores. Um incremento no poderio das Forças Armadas, mais que simplesmente a consolidação de um poder do Estado já anterior-

mente estabelecido, ressoava nas relações com os demais países do Cone Sul e do globo, em um momento em que as Marinhas de outras nações também passavam por reformas (Alves, 2017, p. 19; Bittencourt, 2017, p. 128). A consolidação de uma frota naval de guerra eficaz, para Rio Branco, estaria vinculada ao aumento da capacidade de dissuasão e de cooperação do Brasil por meio de uma estratégia de diplomacia naval, como os casos da Questão do Acre e Panther já deixavam evidentes (Almeida, 2019, p. 17). Portanto, a modernização da frota não se resumia a uma mera expansão militar, mas constituía um instrumento diplomático essencial para projetar o Brasil como uma potência cooperativa, porém soberana e capaz de defender seus interesses no cenário internacional, no qual se destacam a ação conjunta de Noronha e Rio Branco na consolidação desse esforço.

É interessante analisar, a partir daí, o processo deliberativo acerca do esforço que toma a reforma naval de 1904. Tendo em vista a participação política, tendo em vista a análise dos Anais das Câmaras de Deputados, é possível notar uma baixa penetração das discussões acerca da Marinha no período. Com o início das discussões de forma mais proeminente assumindo como marco em 1903, tem-se que o Jornal Gazeta de Notícias noticia que o Deputado Federal Laurindo Pitta (que apresentou o projeto de reforma naval de 1904 na Câmara) solicitou que recursos para a reforma da

marinha fossem incluídos na previsão orçamentária do ano seguinte²⁰. As conversas no Congresso com relação à reforma da marinha e flexibilidade orçamentária continuam no ano seguinte, mostrando que, apesar dos discursos de Rodrigues Alves, a questão orçamentária ainda pesava. Na sessão de 26 de julho de 1904, o Deputado Federal Eloy Chaves, ao discutir sobre o assunto, afirma que seria necessário um aumento de 40% nos impostos com relação a bens de consumo como tecidos, calçados e sal²¹. Em 20 de maio de 1905, o mesmo deputado sugere a criação de um fundo para possibilitar a construção de novas embarcações para a Marinha de Guerra Brasileira²². As discussões sobre a reforma da Marinha, como pode-se compreender, estavam vinculadas essencialmente à disponibilidade orçamentária para tal empreitada e, sobretudo, limitadas a alguns atores isolados, no qual se destacava Eloy Chaves.

No caso da opinião pública, tem-se que, a partir da análise de jornais e periódicos da época, que tal indiferença com relação à proposta de Reforma da Marinha não diferia do cenário da Câmara dos Deputados. Uma das primeiras citações de destaque acerca do assunto ocorre no *Jornal do Commercio*, em 03 de Dezembro de 1905, em um artigo de Marcílio Dias extraído da *Revista Organização Naval*, que criticava Noronha no que se refere a questões técnicas a respeito das falas do Ministro sobre a compra de novos encouraçados.

Consoante o texto, os valores oferecidos pelo ministro a respeito da tonelagem dos navios em relação a capacidade de deslocamento não correspondiam à realidade da tecnologia à época²³. No que se refere ao funcionamento corporação, em 1904 os jornais se concentravam mais no regulamento do sorteio marítimo para aqueles que trabalhavam na marinha mercante, com ênfase do mês de Janeiro de 1904, um dos pontos da reforma proposta por Noronha no âmbito do ingresso de pessoal, como demonstram reportagens do *Jornal O Paiz*²⁴, *Jornal do Brasil*²⁵ e *Jornal do Comércio*²⁶. Para além disso, foi possível verificar nos jornais o engajamento em pautas da reforma da Marinha Mercante Brasileira nos anos seguintes. Contudo, a reforma da Marina de Guerra permaneceu como um tema pouco divulgado nos periódicos da época²⁷. Essa cobertura seletiva pode ser compreendida à luz de dois fatores: o primeiro, e menos elementar para o nosso trabalho: que a imprensa priorizava debates de interesse econômico imediato ou de caráter regulamentar, em detrimento de discussões técnicas e estratégicas de longo prazo sobre defesa; e o segundo, e mais substancial: que o debate sobre a reforma da Marinha estava restrita a círculos políticos fechados em torno das Forças Armadas, possuindo pouco espaço para a participação política nas esferas civis ou sociais. Dessa forma, a análise da imprensa evidencia que o debate sobre a reforma

da Marinha de Guerra permaneceu circunscrito a um círculo restrito de especialistas e ao aparato estatal, sem alcançar reverberação significativa na esfera pública mais ampla.

A historiografia sobre o assunto traz duas principais hipóteses do porquê o processo decisório da Reforma da Marinha do Brasil possui pouca participação pública, sendo restrito, essencialmente, às Forças Armadas. A primeira hipótese refere-se à excessiva centralização da Marinha, impedindo que influências externas a corporação participassem da reforma. Conforme estabelece Alves (2017, p. 29), as decisões a respeito dos projetos da Marinha eram tomadas em círculos restritos, com um caráter bastante centralizador, fazendo com que não houvesse espaço para discussão da sociedade sobre o assunto. Essa ideia encontra reverberação em McCain (2009, p. 110) que entende que a falta de políticas de longo prazo na Marinha brasileira era resultado de um processo cujo lastro se encontrava nas ideias dos próprios ministros, impedindo que houvesse uma continuidade com relação a projetos e reformas. Até a reforma na estrutura da Marinha em 1920, o processo decisório estava concentrado em um baixo número de almirantes em relação a um alto número de tenentes, o que constituiu uma dinâmica cujas pressões políticas eram menos determinantes (Carvalho, 2005, p. 38 - 52). Dessa forma, a pouca participação pública no processo decisório da Reforma da

Marinha pode ser compreendida como resultado de uma estrutura hierárquica rígida e centralizada, na qual predominavam interesses internos à corporação em detrimento de pressões externas ou sociais.

Outra hipótese entende que pesava em prol das reformas a articulação das elites interessadas na reforma da marinha, como os estaleiros ingleses que desejavam construir as novas embarcações brasileiras. Consoante Martins Filho (2010, p. 79 - 88) a reforma proposta por Noronha teve influência de estaleiros como *Sir W. G. Armstrong Whitworth and Co., Limited*, que possuíam interesses no que se refere à participação durante o projeto dos novos navios, por meio do pagamento de propinas ao então Ministro da Guerra. Para o autor, existem documentos que comprovam que os desenhos dos navais já estavam finalizados pelos estaleiros ingleses antes da aprovação pelo Congresso Nacional. O autor entende que, tal fato é tão evidente que Noronha se defendeu das críticas feitas ao programa justamente com base no parecer de grandes estaleiros. Waldmann Júnior (2019, p. 49-50), ao encontro dessa posição, entende que a influência de algumas elites foi determinante para a consolidação do plano nas bases propostas por Noronha. Nessa perspectiva, a convergência entre as necessidades estratégicas brasileiras e os interesses econômicos externos revela como fatores políticos e mercantis convergiram na definição

das reformas navais. Assim, a análise dessas articulações evidencia que o programa de modernização pode ser como resultado de pressões e alianças de natureza política e econômica.

Baseado nas duas principais hipóteses que a historiografia apresenta para explicar a ausência de participação pública no processo decisório da Reforma da Marinha do Brasil, pode-se chegar a um meio tempo. A primeira hipótese enfatiza o caráter centralizador da instituição, que restringia as decisões a um grupo reduzido de ministros e oficiais, afastando a sociedade civil do debate. A segunda hipótese destaca a influência de elites específicas, sobretudo estaleiros estrangeiros interessados na construção das novas embarcações, cuja atuação foi decisiva para a definição das bases do programa. Longe de se oporem, essas interpretações se complementam ao revelar que a reforma foi conduzida em um ambiente marcado pela exclusão da maioria da sociedade, ao mesmo tempo em que se abriu espaço para a intervenção de determinados grupos econômicos e políticos com interesses próprios. Portanto, o processo decisório da Reforma da Marinha do Brasil esteve marcado por uma dinâmica excludente, na qual a centralização institucional reduziu a possibilidade de participação da sociedade civil, ao passo que determinados grupos econômicos, notadamente estaleiros estrangeiros, conseguiram projetar seus interesses sobre as diretrizes do programa.

O ano de 1904 é o ponto de inflexão no que se refere ao início da reforma da Marinha proposta por Noronha e a aquisição de novas embarcações²⁸. Em 14 de Dezembro daquele ano, foi publicado o Decreto n° 1.296, que autorizava a encomendação de navios com finalidade a compor a frota da Marinha de Guerra Brasileira²⁹. Se comparado ao Relatório apresentado em Abril de 1904³⁰, percebe-se que, de fato, as principais solicitações de aquisição de Noronha foram atendidas pelo decreto. Encomendou-se três encouraçados, três cruzadores, doze torpedeiras (sendo metade de 130 toneladas e a outra metade de 50 toneladas) e três submarinos. Ainda, incluiu-se a construção de seis caça-torpedeiros e um novo navio-escola, haja vista que o navio Benjamin Constant assumia funções tanto de cruzador como de navio-escola. Rio Branco apoiou as iniciativas do Ministério da Marinha, em um entendimento de que a modernização da Marinha possuiria impactos nas relações exteriores (Bittencourt, 2017, p. 127). Dessa forma, o decreto de 1904 representou o início da materialização das propostas de Noronha, configurando-se como marco inicial do processo de modernização da esquadra brasileira e evidenciando a disposição do governo em atender às demandas estratégicas da Marinha.

A partir de 1906, Noronha passa o cargo de Ministro da Marinha para Alexandrino Faria Alencar (1848 - 1926), e o projeto de reforma militar

passa por algumas mudanças. Embora o relatório de 1906 afirme que a construção de navios do programa de dezembro de 1904 ainda não havia sido iniciada, Martins Filho (2010, p. 93) entende que, na realidade, os estaleiros ingleses estavam com a confecção das embarcações em andamento. De maneira concreta, foram encomendados três encouraçados do modelo *Dreadnought*, que havia sido recém lançado na época³¹. Sob a justificativa de oferecer os melhores serviços pelos menores preços, a estaleira inglesa *Armstrong Whitworth and Co*, continuou a ser a empresa contratada. Na sessão da Câmara de 17 de Julho de 1906, o Deputado Homero Baptista argumenta, respondendo às críticas do Deputado Jesuíno Cardoso, que a mudança do projeto original residia no fato de que a Guerra Russo-Japonesa havia mudando a conjuntura internacional³². Ainda que a mudança no plano de reforma de 1904 tenha sido mais notícias por jornais da época e mais debatida na Câmara (com deputados aliados do antigo Ministro Noronha criticando a decisão) não se pode dizer que houve grandes empecilhos para a realização das modificações no projeto original. Alves (2017, p. 35) chama atenção para o fato de que a rápida aprovação do Legislativo da proposta pode indicar a influência de Alencar nos círculos políticos, o que também explicaria a substituição de Noronha no Ministério. Assim, as questões relativas à reforma militar continuam vinculadas a uma dimensão polí-

tica, na qual decisões estratégicas sobre modernização naval eram fortemente condicionadas por alianças e pela capacidade de articulação pessoal dos ministros junto ao Legislativo, evidenciando que a implementação de políticas militares dependia tanto de fatores técnicos quanto de negociações políticas internas.

Em 1908 o estaleiro inglês passa a concluir a construção dos *Dreadnoughts* e de outras embarcações, fato que ganha ampla repercussão no Brasil por meio dos jornais. O primeiro lançamento foi o *Dreadnought* Minas Gerais, lançado em 10 de setembro de 1908, uma nota publicada no Jornal do Commercio no dia 26 de setembro de 1909 relata o êxito do lançamento obtido com o Minas Gerais, que ainda se encontrava na Inglaterra³³. Quanto da inauguração do São Paulo, o segundo dos cruzadores encomendados, jornais como o Gazeta de Notícias³⁴, Jornal do Commercio³⁵ trazem notas do dia de lançamento da embarcação, que ocorreu junto com o Cruzador *Scout* Rio Grande do Sul. O Jornal do Commercio inclui na nota que a inauguração das embarcações incluiu um almoço festivo promovido pelo Ministério da Marinha brasileiro. Nas semanas seguintes, a Gazeta de Notícias publica um novo texto comentando o lançamento das embarcações, chegando a dizer que se tratava do “[...] mais formidável dos navios existentes, não só na Inglaterra como no mundo inteiro.” cujo poderio “significa superioridade em nú-

mero de armamento e superioridade de construção.”. As novas reportagens trazem a informação que estavam presentes na inauguração dos navios oficiais da marinha brasileira, diplomatas, políticos e empresários de diversos países. Percebe-se, a partir das reportagens de jornais e periódicos, maior ênfase nas questões relativas à reforma da Marinha se comparadas ao momento de discussão nas esferas legislativas ainda em 1904. É dado destaque às cerimônias de lançamento e ao poderio dos novos Encouraçados brasileiros, não raro comparando eles a embarcações de grandes potências. Dessa forma, a mudança de tom da imprensa revela a mudança de percepção da sociedade com relação à Marinha, buscando associar a modernização naval a um projeto de prestígio nas relações internacionais, construindo uma narrativa de inserção do Brasil no grupo de países detentores de armamentos de ponta.

Tem-se na figura do lançamento dos *Dreadnoughts* a percepção de um carro-chefe para as reformas de reaparelhamento naval da década de 1900. Tanto nos Relatórios da Marinha, entrevistas dos oficiais quanto a percepção da mídia, o entendimento de que os *Dreadnoughts* significavam um novo momento no que tange ao poderio naval brasileiro. As constantes comparações com os demais navios, tanto da Marinha brasileira quanto estrangeira, revelam a percepção do impacto que o lançamento dos Encouraçados Minas Gerais e São

Paulo obtiveram. A divulgação e a ênfase na superioridade técnica dos novos navios contribuíram para projetar a imagem de que a Marinha brasileira se alinhava aos padrões das grandes potências navais, reforçando a ideia de que o país buscava ocupar um espaço de maior destaque no sistema internacional. Reforçava-se, com isso, o ímpeto do Ministério das Relações Exteriores de ascensão do Brasil no sistema internacional por meio de uma política de diplomacia naval. Dessa forma, os *Dreadnoughts* funcionaram como símbolos centrais do fortalecimento e modernização da Marinha, consolidando a percepção de um novo patamar de poder naval para o Brasil.

A MARINHA E O ITAMARATY EM BUSCA DE SUPREMACIA: DIPLOMACIA NAVAL COMO INSTRUMENTO DE PROJEÇÃO DA POLÍTICA EXTERNA

As problemáticas envolvendo as questões relativas ao atraso da Marinha brasileira, e das Forças Armadas em geral, até o processo de modernização iniciado em 1904 não devem ser compreendidas à luz apenas da política interna. Na realidade, entendemos que o fator desencadeador desse reaparelhamento está na política externa e na corrida armamentista que os demais países do ocidente estavam passando. Primeiro, em razão da desvantagem da Marinha Brasileira em relação às

corporações de Argentina e Chile e; depois, pelas reformas navais de outros países do continente americano e da Europa. É nesse sentido que a ideia de diplomacia naval, e a consequente participação ativa do Barão do Rio Branco no fomento a uma reforma naval ganham perspectiva. Ao compreender a política externa brasileira à luz dessas condições, rejeita-se a ideia de que a política adotada pelo Ministério das Relações Exteriores Brasileiro possuía apenas projeção insular. Com efeito, o rearmamento estava inserido em uma lógica global, o qual seria um dos fatores fundamentais para a eclosão da Primeira Guerra Mundial, em 1914.

Os primeiros impulsos para a elaboração da reforma naval de 1904 e para o reajuste de 1906 no Brasil estiveram diretamente relacionados à corrida armamentista estabelecida no Cone Sul entre Chile e Argentina. Durante a década de 1890, por conta de disputas no território da Patagônia e no Canal de Beagle³⁷, houve uma disputa entre Chile e Argentina, culminando na modernização das Marinhas dos dois países (Alves, 2027, p.14). Nesse contexto, tanto Buenos Aires quanto Santiago empreenderam planos de modernização, principalmente entre as décadas de 1880 e 1900, a partir da aquisição de embarcações de grande porte. Segundo Waldmann (p. 68), a Argentina adquiriu nove navios de vulto, sendo sete cruzadores e dois encouraçados, enquanto o Chile, no mesmo período, encomendou dez embarcações, sendo

sete delas cruzadores (Scheina, 1987, p. 46-51). Esses investimentos deram origem a um ambiente de rivalidade que repercutiu na configuração estratégica do Atlântico Sul. Assim, a corrida armamentista no Cone Sul não apenas redefiniu o equilíbrio regional de poder, como também colocou pressão direta sobre o Brasil, que se viu diante da necessidade de repensar sua posição no cenário naval sul-americano.

Em contraste, o Brasil seguiu um caminho inverso, deixando transparecer sinais de declínio relativo frente aos vizinhos. O Relatório da Marinha de 1897, por exemplo, destacava que o Chile era o único país sul-americano a possuir um cruzador de 1ª classe, com mais de 6.000 toneladas de deslocamento, enquanto a Marinha brasileira dispunha apenas de cruzadores de 2ª classe (até 5.000 toneladas) ou de 3ª classe (até 3.000 toneladas)³⁸. Além disso, no que se refere à manutenção e ampliação da frota, o país reduziu seu número de cruzadores de treze, em 1894, para menos de cinco em 1903, e não ultrapassou sete encouraçados no mesmo período (verificar Tabela 1). Esse cenário evidenciava a defasagem do poder naval brasileiro em comparação a Chile e Argentina, criando as condições políticas e estratégicas que tornaram inevitável a retomada dos programas de reaparelhamento naval a partir de 1904. Os relatórios do Ministério da Marinha brasileira da década de 1900 dão conta justamente dessas compara-

ções com as demais marinhas do Cone Sul como impulso para iniciar uma reforma da corporação. Dessa forma, a percepção de fragilidade da Marinha brasileira, diante do fortalecimento dos vizinhos platinos, funcionou como catalisador para as reformas seguintes, que buscavam restaurar a credibilidade e a capacidade dissuasória do país no Atlântico Sul.

A favor dessa modernização brasileira, pesava a reação argentina à Doutrina Monroe e ao Corolário Roosevelt, desempenhados pelos Estados Unidos da América, a qual, diferentemente da perspectiva brasileira, não apoiava a intervenção do país norte-americano. Consoante Compagnon (2019, p. 34), à exceção do Brasil, os demais países do Cone Sul não demonstraram apoio à política do Corolário Roosevelt aplicada pelos Estados Unidos. As ações que dotaram de sentido essa orientação, como a Guerra Hispano-Americana (1898), a Emenda Plat (1901), a criação do Panamá e a ocupação da Nicarágua (1912) e do Haiti (1915), foram percebidas de maneira hostil, sobretudo pela Argentina, enquanto o Brasil, a partir da gestão de Rio Branco no Ministério das Relações Exteriores, passou a condicionar a consolidação do Brasil como hegemonia na América do Sul com a ascensão dos Estados Unidos no sistema internacional. O chanceler entendia que o poder naval constitui um importante elemento na consolidação do poderio e da soberania nacional, uma vez que estava vincu-

lado à expansão da influência do Estado para além dos limites terrestres (Bittencourt, 2017, p. 128). Assim, a política externa de Rio Branco articulava-se à modernização naval como instrumento de projeção internacional, alinhando o Brasil à ascensão dos Estados Unidos e reforçando sua pretensão hegemônica no Cone Sul.

Somadas as modernizações da Marinha Argentina e Chilena, a ascensão dos Estados Unidos e os problemas já enfrentados com potências externas na Questão do Acre, Caso Panther e a Questão de Palmas, compreendia-se um temor de que novas ingerências pudessem fragilizar ainda mais a Marinha brasileira. Para Rio Branco, a consolidação de uma Maria forte era essencial na consolidação da hegemonia brasileira na América do Sul, por meio da diplomacia naval, e para evitar novos problemas com as demais potências (Alves, 2017, p. 19). Em uma carta de Rio Branco para Joaquim Nabuco, sobre a Questão de Palmas, o chanceler relata a preocupação com a esquadra brasileira em relação às demais potências sul-americanas:

[...] sem Esquadra, sem Exército, sem torpedos, quando nossos vizinhos têm tudo isso... Entendo que a situação é gravíssima, e que se os argentinos aproveitaram agora o ensejo que a crimi nosa imprevidência de nossos governantes lhes oferece, teremos de passar por grandes vergonhas e humilhações [...] ³⁹.

Ademais, cabe compreender que essa percepção também era compartilhada por outras personalidades políticas, o que revela a extensão e o impacto dessa discussão sobre o poderio da marinha brasileira. Ainda em 1885, durante um período de Exílio na Inglaterra, Rui Barbosa (1849 - 1923) publicou no *Jornal do Comércio* uma série de artigos intitulados *Lições do Extremo Oriente*, nos quais analisa, entre outros assuntos, a situação política na Inglaterra e o avanço da tecnologia marítima do Japão, que desencadeou a Primeira Guerra Sino-Japonesa. De acordo com Alves (2017, p. 17), os textos demonstram o alinhamento das ideias de Rui Barbosa com a Teoria proposta por Mahan, o que comprova que já havia entendimento de uma força naval eficaz, tanto nas esferas políticas quanto militares. Ao comparar as marinhas das grandes potências com a Brasileira, Rui Barbosa traça um panorama pessimista com relação à ameaça potencial dos vizinhos do Cone Sul:

Deus nos dê por muitos annos paz com as nações, que nos cercam. Mas, se ella se romper, é no oceano que veremos jogar a sorte da nossa honra. E essa partida não será decidida pelo azar, mas pela providencia. A nullificação: da nossa marinha é, portanto, um projecto e começo de suicidio⁴⁰.

Quando o Brasil passou a encomendar os Dreadnought do estaleiro *Armstrong*, houve rea-

ção por parte da Inglaterra à luz da rivalidade brasileira com a Argentina. Ao final do ano de 1906, uma série de correspondências entre Londres e a Embaixada inglês no Brasil revelam que o Reino Unido acompanhava a proposta de rearmamento, apontando, inclusive, que a política seria uma reação à Marinha argentina que, naquele momento, era superior em número de navios em relação à brasileira⁴¹. Tal cobertura pode ser entendida, também, a luz das ações da Marinha inglesa, então a maior do mundo, de construir Encouraçados do tipo *Dreadnought* similares ao do Brasil, uma vez que uma nota do *Jornal do Comércio* de 1907 noticiava que os ingleses objetivavam a construção de quatro Dreadnoughts, o que dá dimensão do esforço brasileiro⁴². A reforma na Marinha, nesse sentido, seria essencial para a consolidação da ação diplomática como instrumento para a consolidação do Brasil no sistema internacional, uma vez que a oposição à Argentina, mais forte militarmente, não conferia legitimidade aos ímpetus de potência brasileiro (Almeida, 2019, p. 16). Dessa maneira, o programa de reaparelhamento naval brasileiro não apenas respondia às pressões regionais impostas pela Argentina, mas também se projetava como um componente estratégico da política externa, indispensável para afirmar o Brasil como ator de peso no sistema internacional do início do século XX.

Ainda, na medida em que o projeto de reaparelhamento naval no Brasil avançava, a cobertura midiática sobre o assunto passou a possuir uma escala mais ampla. Se, ao início da proposição de uma reforma da Marinha brasileira as discussões na esfera política e social eram ínfimas, esse cenário mudou gradativamente no decorrer do processo. É possível perceber que, a partir de 1905, há um aumento no número de reportagens, notas e notícias em jornais brasileiros sobre a Marinha de outros países. Ao final de 1906, quando o Brasil solicita a construção de três *Dreadnoughts*, o *Jornal do Commercio* noticia que os Estados Unidos planejam, também, uma reforma da frota naval a partir da construção de um Encouraçado de modelo similar, o que demonstra um crescente interesse da sociedade brasileira no contexto internacional que impactava diretamente a política interna⁴³. Ao mesmo tempo, o *Jornal do Brasil*, no mesmo período, noticia sucessivamente as propostas de reforma da Marinha Portuguesa e Espanhola, que se encontravam em estados débeis ao final do século XIX. Dessa forma, o interesse em matéria de política externa sobre a situação das Marinhas de outros países denota uma reação gradativa à reforma da Marinha brasileira, traduzida numa ampliação do escopo da política externa brasileira.

Na conjuntura do Cone Sul, a reforma brasileira foi percebida como ameaça pelos demais países. No ano seguinte ao decreto que iniciou a

reforma da Marinha brasileira, a Argentina inicia um novo programa de reformas, ainda em consonância com a corrida armamentista que havia experimentado nas décadas anteriores⁴⁴. Ciente do novo momento que atravessava a Marinha do Brasil, a Argentina passou a promover exercícios militares próximos à costa brasileira, o que levou o Chanceler Barão do Rio Branco a apelação para a arbitragem dos Estados Unidos (Bittencourt, 2017, p. 128). Dois anos antes da Conferência Pan-Americana de Buenos Aires, e após o início da construção dos *Dreadnoughts* São Paulo e Minas Gerais, a Argentina anunciou que também iria encomendar dois modelos do mesmo tipo construídos em estaleiros do Estados, em um claro aceno à campanha brasileira e a solução dada pela arbitragem estadunidense (Martini, 2014, p. 323). Já no governo Hermes da Fonseca (1910 - 1914), o presidente argentino Saens Peña visita o Brasil, onde é firmado um acordo para que se cesse a corrida armamentista entre os dois países, fazendo com que a construção do *Dreadnought* Rio de Janeiro, em fase final nos estaleiros ingleses, fosse abandonada⁴⁵. Nesse mesmo período, os Estados Unidos haviam acabado de lançar seu primeiro *Dreadnought*, equiparando a tecnologia da frota naval estadunidense as demais potências⁴⁶. Assim, a dinâmica de rivalidade e acomodação entre Brasil e Argentina evidencia como a corrida naval no Cone Sul esteve diretamente condicionada às percep-

ções mútuas de ameaça, mas também à mediação diplomática, que acabou por redefinir os limites do poder militar na região.

De maneira similar, a reação dos demais países do Cone Sul à reforma naval brasileira também ocorreu em vistas a melhorar a marinha de guerra. Após a arbitragem norte-americana, o Chile solicitou a encomenda de dois *Dreadnoughts*, sendo que um deles, o *Almirante Latorre*, permaneceu sendo um dos maiores e mais avançados tecnologicamente até meados na eclosão da Primeira Guerra Mundial (Martini, p. 342). Ao final da década de 1900, o Uruguai, cuja localização é um ponto estratégico na disputa entre Brasil e Argentina anunciou, também, um programa de reforma da Marinha⁴⁷. A adesão uruguaia à lógica armamentista refletia tanto a pressão exercida pelo ambiente regional quanto o desejo de evitar marginalização no equilíbrio estratégico do Prata. Ademais, a difusão dos programas navais no Cone Sul ilustra como a iniciativa brasileira desencadeou um efeito multiplicador, reverberando para além da rivalidade direta com a Argentina. Assim, a reforma naval do Brasil atuou como catalisador de uma escalada armamentista mais ampla, que redesenhou as relações de poder no Atlântico Sul nas primeiras décadas do século XX.

Ao analisar a reforma da Marinha brasileira, percebe-se que, embora seus efeitos mais imediatos tenham reverberado no continente ameri-

cano, sobretudo no Cone Sul, pode-se classificá-la como expressão de uma diplomacia insular. O processo de reaparelhamento estava inserido em uma lógica internacional mais ampla de corrida armamentista, que precedia a eclosão da Primeira Guerra Mundial e envolvia tanto potências europeias quanto países das Américas. A percepção, por parte de atores externos, do fortalecimento da esquadra brasileira demonstra que o programa naval transcendia a rivalidade regional, sendo acompanhado de perto por nações interessadas em manter o equilíbrio estratégico global. Assim, a reforma naval brasileira não se limitou a responder às tensões regionais do Cone Sul, mas integrou um movimento mais amplo de modernização militar que redefinia o equilíbrio de poder às vésperas da Primeira Guerra Mundial.

Dessa forma, a modernização da Marinha não pode ser entendida apenas como resposta às deficiências internas ou às pressões impostas por Argentina e Chile, mas sim como parte de uma estratégia de política externa que buscava inserir o Brasil no concerto das potências emergentes. O protagonismo do Barão do Rio Branco e a repercussão internacional do projeto evidenciam que o rearmamento naval foi concebido como instrumento de afirmação da soberania e de projeção internacional, em consonância com as transformações sistêmicas que marcavam o início do século XX. Nesse sentido, a reforma da Marinha de-

ve ser compreendida como uma das expressões mais claras da tentativa brasileira de superar seu atraso militar e consolidar-se como ator relevante na ordem internacional por meio da diplomacia naval. Desse modo, o reaparelhamento da Marinha deve ser compreendido como um dos principais instrumentos da política externa brasileira, ao mesmo tempo resposta à defasagem militar e afirmação de suas ambições de potência no cenário internacional.

CONCLUSÃO

A análise empreendida ao longo deste artigo demonstra, de forma categórica, que a expansão da agenda de política externa do Brasil no início do século XX esteve intrinsecamente ligada ao aumento do poderio de suas forças navais. A partir do conceito de diplomacia naval enquanto categoria analítica para o período posterior à Reforma de 1904, fica comprovado que a modernização da Marinha não foi um instrumento da Chancelaria brasileira para projetar o país no cenário internacional. Foi essa constatação que levou à convergência de esforços entre o Ministério das Relações Exteriores e o Ministério da Marinha, personificados na parceria entre Rio Branco e Júlio César de Noronha.

Conforme demonstrado, a fragilidade militar inicial da Primeira República, particularmente

da Marinha, constituía um severo limite à ação diplomática. Episódios como a Questão do Acre e o Caso Panther expuseram a vulnerabilidade nacional e a incapacidade de o Brasil sustentar suas pretensões soberanas sem uma força dissuasória crível. Com a chegada de Barão do Rio Branco ao Itamaraty e de Júlio César de Noronha ao comando da Marinha, a diplomacia e a modernização militar passaram a convergir. Enquanto Rio Branco ampliava a rede de relações diplomáticas brasileiras, a reforma naval conferia materialidade à capacidade de projeção do país. Essa articulação entre força militar e política externa reforça a pertinência do uso da diplomacia naval como categoria analítica, ainda que aplicada a posteriori, para interpretar a relação entre o poder naval e a atuação internacional do Brasil.

Além disso, o estudo evidencia que a ascensão do Brasil como potência regional esteve diretamente relacionada a esse processo de modernização naval. As ameaças externas e a corrida armamentista no Cone Sul impuseram ao país a necessidade de fortalecer suas capacidades militares, ao mesmo tempo em que crises diplomáticas internas reforçavam a importância de dispor de instrumentos de dissuasão e defesa da soberania. Assim, a reforma naval representou um divisor de águas, pois forneceu os meios para que o Brasil pudesse sustentar, em bases materiais, a ampliação de sua agenda internacional.

Dessa forma, ao comprovar que a expansão da política externa brasileira esteve associada ao fortalecimento da Marinha, este trabalho contribui para a historiografia das relações internacionais ao lançar luz sobre o papel das Forças Armadas na formulação diplomática da Primeira República. A diplomacia naval, ao integrar a dimensão bélica à dimensão política, evidencia-se como chave interpretativa para compreender esse período. Com isso, confirma-se a hipótese central de que a reforma da Marinha, iniciada em 1904, foi mais do que uma modernização institucional: constituiu-se em um instrumento de projeção internacional e consolidação da posição do Brasil como potência hegemônica no Cone Sul.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Victor Luiz Braz de. **DIPLOMACIA NAVAL: a contribuição da Grande Estratégia do Barão do Rio Branco para celebração do Acordo de Cooperação Naval com a Namíbia**. 2019, Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval (Dissertação). Curso de Estado Maior para Oficiais Superiores.

ALVES, Salomão Pontes. **Pelo domínio dos mares do sul: a modernização da Marinha na Primeira República (1891-1930)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2017.

ARIAS NETO, José Miguel. A Marinha Brasileira no início do século XX: política e tecnologia. **Antíteses**, v. 7, n. 13, pp. 84-112, 2014.

BENNET, Nell; LOCKYER, Adam. A Forgotten Dimension of Naval Diplomacy —The Production Social Capital in the National Interest. **Naval War College Review**: Vol. 77: No. 3. Disponível em: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=8438&context=nwc-review>.

BITTENCOURT, Armando de Senna. O pensamento militar de Rio Branco e o emprego do Poder Militar na paz. **Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil**. Rio de Janeiro, V. 13, no 25, p. 124-132 – 2017.

CARVALHO, José Murilo de. **Forças Armadas e Política no Brasil**. Segunda edição. São Paulo: Zahar, 2005. Disponível em: <https://culturapolitica2018.wordpress.com/wp-content/uploads/2018/10/josc3a9-murilo-de-carvalho-forc3a7as-armadas-e-polc3adtica-no-brasil-2005-jorge-zahar-ed.pdf>.

CERVO, Amando Luíz.; BUENO, Clodoaldo. **História da política exterior do Brasil**. São Paulo: Editora Ática, 2002.

COMPAGNON, Olivier. **O adeus à Europa: A América Latina e a Grande Guerra (Argentina e Brasil, 1914-1939)**. Rio de Janeiro: Rocco, 2014.

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

MCCAIN, Frank. **Soldados da Pátria: A História do Exército Brasileiro (1989 - 1937)**. 2007. São Paulo: Companhia das Letras.

MIRANDA, Walter Maurício Costa de. A articulação entre diplomacia e poder militar nas grandes estratégias do Barão do Rio Branco e Amorim. **Coleção Meira Mattos**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 53, p. 185-205, maio/agosto 2021.

RICUPERO, Rubens. **A diplomacia na construção do Brasil (1750-2016)**. Versal Editores, 2017.

SCHEINA, Robert L. **Latin America: a naval history, 1810-1987**. Annapolis: Naval Institute Press, 1988.

VIOLANTE, Alexandre Rocha. A Teoria do Poder Marítimo de Mahan: uma Análise Crítica à Luz de Autores Contemporâneos. **Revista Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 1, p. 223 – 260, jan./jun. 2015. Disponível em: <https://www.portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/4544/4396>.

WALDMANN JÚNIOR, Ludolf. As políticas de reaparelhamento naval da Marinha do Brasil, 1904-1945. **Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil**. Rio de Janeiro, V. 15, no 30, p. 46-66 – 2019.

NOTAS

¹No original: Governments around the world invest significant amounts of time, money, and effort to build social relationships between their own naval forces and those of other nations through officer exchanges, port visits, bilateral and multilateral naval exercises, desktop simulations, conferences, and scholarships to foreign officers at their respective staff colleges and academies. In part, these initiatives are intended to lay the groundwork for future cooperation. In a military sense, a deeper shared understanding of procedures, culture, practices, and worldview can benefit interoperability and combat effectiveness.³ In a political sense, these relationships build trust and social capital

among the participants. They are investments in interpersonal relationships that are expected to pay dividends at a future unknown time and place. Fostering the ability of serving members to contact their foreign counterparts and resolve potential issues before they become diplomatic crises, to facilitate or coordinate an operation, or resolve any manner of potential challenges and problems is a central effort of many nations' naval programs [...] (p. 2 - 3).

²JORNAL DO BRAZIL. Rio de Janeiro: [s.n.], 1891- . Diária. Disponível apenas em formato digital, 1 set. 2010- ; Retornou a forma impressa, ano 127, n. 1 (25 fev. 2018)-. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=030015&pesq=>. Acesso em: 13 set. 2025.

³REVISTA MARITIMA BRASILEIRA. [Rio de Janeiro]: Ministerio da Marinha, 1851- . Mensal. 1881-set.1923 publicada como: Revista maritima brasileira. ISSN 0034-9860. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=008567>. Acesso em: 08 set. 2025.

⁴ANAIS DA CAMARA DOS DEPUTADOS. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890- . Desconhecida. Vol.1 publicado como Annaes da Camara dos Srs. Deputados. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=060917&pesq=>.

Acesso em: 01 set. 2025.

⁵ANAIS DA CAMARA DOS DEPUTADOS. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890- . Desconhecida. Vol.1 publicado como Annaes da Camara dos Srs. Deputados. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=060917&pesq=>. Acesso em: 13 set. 2025.

⁶JORNAL DO BRAZIL. Rio de Janeiro: [s.n.], 1891- . Diária. Disponível apenas em formato digital, 1 set. 2010- ; Retornou a forma impressa, ano 127, n. 1 (25 fev. 2018)-. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=030015&pesq=>. Acesso em: 13 set. 2025.

⁷RELATORIO / MINISTERIO DA MARINHA. Rio de Janeiro: IMPRENSA NAVAL. Desconhecida. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=873888&pasta=ano189&pesq=>. Localização: Publicações Seriadas - PR-SPR 00128 (Império); PR-SPR 00439 (1.Republica); PR-SPR 01399 (2.Republica). Acesso em: 8 ago. 2025.

⁸Documentos relativos ao Lloyd Brasileiro, set. 1915. Arquivo Venceslau Brás. FGV CPDOC, VB pr 1914.00.00. Disponível em: <https://www.docvirt.com/docreader.net/docreader.aspx?>

[bib=ARQ_VB_PR&pasta=VB%20pr%](#)

[201915.03.23&pagfis=](#). Acesso em: 08 ago. 2025.

⁹RELATORIO / MINISTERIO DA MARINHA. Rio de Janeiro: IMPRENSA NAVAL. Desconhecida. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?](http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=873888&pasta=ano189&pesq=)

[bib=873888&pasta=ano189&pesq=](#). Localização: Publicações Seriadas - PR-SPR 00128 (Império) ; PR-SPR 00439 (1.Republica) ; PR-SPR 01399 (2.Republica) Acesso em: 8 ago. 2025.

¹⁰RELATORIO / MINISTERIO DA MARINHA. Rio de Janeiro: IMPRENSA NAVAL. Desconhecida. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?](http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=873888&pasta=ano189&pesq=)

[bib=873888&pasta=ano189&pesq=](#). Localização: Publicações Seriadas - PR-SPR 00128 (Império); PR-SPR 00439 (1.Republica); PR-SPR 01399 (2.Republica). Acesso em: 8 ago. 2025.

¹¹RELATORIO / MINISTERIO DA MARINHA. Rio de Janeiro: IMPRENSA NAVAL. Desconhecida. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?](http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=873888&pasta=ano189&pesq=)

[bib=873888&pasta=ano189&pesq=](#). Localização: Publicações Seriadas - PR-SPR 00128 (Império); PR-SPR 00439 (1.Republica); PR-SPR 01399 (2.Republica). Acesso em: 8 ago. 2025.

¹²RELATORIO / MINISTERIO DA MARINHA. Rio de Janeiro: IMPRENSA NAVAL. Desconhecida. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?](http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=873888&pasta=ano189&pesq=)

[bib=873888&pasta=ano189&pesq=](#). Localização: Publicações Seriadas - PR-SPR 00128 (Império); PR-SPR 00439 (1.Republica); PR-SPR 01399 (2.Republica). Acesso em: 8 ago. 2025.

¹³RELATORIO / MINISTERIO DA MARINHA. Rio de Janeiro: IMPRENSA NAVAL. Desconhecida. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?](http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=873888&pasta=ano189&pesq=)

[bib=873888&pasta=ano189&pesq=](#). Localização: Publicações Seriadas - PR-SPR 00128 (Império); PR-SPR 00439 (1.Republica); PR-SPR 01399 (2.Republica). Acesso em: 8 ago. 2025.

¹⁴RELATORIO / MINISTERIO DA MARINHA. Rio de Janeiro: IMPRENSA NAVAL. Desconhecida. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?](http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=873888&pasta=ano189&pesq=)

[bib=873888&pasta=ano189&pesq=](#). Localização: Publicações Seriadas - PR-SPR 00128 (Império); PR-SPR 00439 (1.Republica); PR-SPR 01399 (2.Republica). Acesso em: 8 ago. 2025.

¹⁵Este é o último relatório no qual constam o número de Canhoneiras pertencentes à Marinha do Brasil. RELATORIO / MINISTERIO DA MARINHA. Rio

de Janeiro: IMPRENSA NAVAL. Desconhecida. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=873888&pasta=ano189&pesq=>. Localização: Publicações Seriadas - PR-SPR 00128 (Império); PR-SPR 00439 (1.Republica); PR-SPR 01399 (2.Republica). Acesso em: 8 ago. 2025.

¹⁶RELATORIO / MINISTERIO DA MARINHA. Rio de Janeiro: IMPRENSA NAVAL. Desconhecida. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=873888&pasta=ano189&pesq=>. Localização: Publicações Seriadas - PR-SPR 00128 (Império); PR-SPR 00439 (1.Republica); PR-SPR 01399 (2.Republica). Acesso em: 8 ago. 2025.

¹⁷VIANA, Luís. A vida do Barão do Rio Branco. 1996. Brasília, Senado Federal: Fundação Alexandre de Gusmão. Menciona a Carta de Petrópolis, 16 de fevereiro de 1903, Arquivo da Academia Brasileira de Letras.

¹⁸<https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/QUEST%C3%83O%20PANTHER.pdf>.

¹⁹O Manifesto Inaugural do governo de Rodrigues Alves cita as políticas econômicas do governo anterior, notadamente o Funding Loan e governo

Campos Sales, como passos importantes para um projeto que visava o aumento da produção. Alves (2017, p. 13) entende que a implementação de planos de estabilização na década de 1900, no Brasil, possibilitaram com que houvesse esforços concretos para a Reforma da Marina. <https://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/rodrigues-alves/discursos/Rodrigues%20Alves%20-%20Manifesto%20Inaugural%201902.pdf>.

²⁰GAZETA DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro: [s.n.], 1875 - . Diária. Fundado por Manuel Carneiro, Ferreira de Araújo e Elísio Mendes. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730_01&pagfis=1. Acesso em: 10 ago. 2025.

²¹ANAIS DA CAMARA DOS DEPUTADOS. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890- . Desconhecida. Vol.1 publicado como Annaes da Camara dos Srs. Deputados. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=060917&pesq=>. Acesso em: 10 ago. 2025.

²²ANAIS DA CAMARA DOS DEPUTADOS. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890- . Desconhecida. Vol.1 publicado como Annaes da Camara dos Srs. Deputados. Disponível em: <http://memoria.bn.br/>

[DocReader/docmulti.aspx?bib=060917&pesq=.](http://memoria.bn.gov.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=060917&pesq=)

Acesso em: 13 set. 2025.

²³JORNAL DO COMMERCIO. Rio de Janeiro: Typographia de Emile-Seignot Plancher, 1827-; Rio de Janeiro: Diarios Associados; Rio de Janeiro: Rodrigues & Comp.. Diária. Filiado a Anj e Sip.

²⁴O PAIZ. Rio de Janeiro: [s.n.], 1884-1934. Diária. Formato standard. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=178691_03&pesq=Reforma%20Marinha%20Noronha&pasta=ano%20190&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=7042 Acesso em: 09 set. 2025.

²⁵JORNAL DO BRAZIL. Rio de Janeiro: [s.n.], 1891- . Diária. Disponível apenas em formato digital, 1 set. 2010- ; Retornou a forma impressa, ano 127, n. 1 (25 fev. 2018)-. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=030015&pesq=.](http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=030015&pesq=) Acesso em: 11 ago. 2025.

²⁶JORNAL DO COMMERCIO. Rio de Janeiro: Typographia de Emile-Seignot Plancher, 1827-; Rio de Janeiro: Diarios Associados; Rio de Janeiro: Rodrigues & Comp.. Diária. Filiado a Anj e Sip. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=364568_09&pesq=sorteio%20marinha%20noronha&pasta=ano%20190&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=7248

[20190&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=7248](https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=364568_09&pesq=sorteio%20marinha%20noronha&pasta=ano%20190&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=7248) Acesso em: 08 ago. 2025.

²⁷Ao final da década de 1900, a reforma da Marinha passa a ser mais amplamente divulgada pelos jornais da época. Durante o contexto de oposição à campanha de Hermes da Fonseca à presidência da República e apoio a candidatura civilista de Rui Barbosa, o jornal Gazeta de Notícias realiza uma entrevista com o candidato militar, que justifica o pouco espaço para o debate na Câmara dos Deputados acerca da reforma de 1904 com o argumento de que os fins que justificaram a reforma giravam em torno da manutenção da ordem do governo federal em relação às unidades federativas, haja vista a descentralização característica da Primeira República. O jornal critica de forma veemente esse ponto de vista do então candidato à presidência. CORREIO DA MANHÃ. Rio de Janeiro: Correio da Manhã, 1901- . Semanal, as sextas. Fundado por Edmundo Bittencourt; Presidente: Claudio Magnavita, ano 118, n. 23.438 (13/19 set. 2019)-. Disponível em: <http://hemerotecadigital.bn.br/acervo-digital/correio-manha/089842>. Acesso em: 20 ago. 2025.

²⁸Deve-se deixar claro que a reforma da Marinha ocorrida a partir do ano de 1904 agregou, além da aquisição de novo material flutuante, reformas administrativas e a proposta da melhoria dos por-

tos. A inclusão de um novo navio-escola revelava a preocupação com a formação de oficiais, evidenciando que a reforma buscava não apenas ampliar o poder bélico, mas também consolidar uma estrutura institucional capaz de sustentar esse processo a longo prazo. Contudo, para fins deste trabalho, nosso enfoque é traçado apenas na reforma no sentido da construção de novos navios, a partir do entendimento que estes são os principais meios para a consolidação da diplomacia naval. O trabalho de Salomão Pontes Alves (2017), *Pelo domínio dos mares do sul: a modernização da Marinha na Primeira República (1891-1930)*, já referenciado anteriormente, traz um aporte sobre as reformas em nível administrativo mais aprofundadas.

²⁹BRASIL. Decreto n.º 1269, de 14 de Dezembro de 1904. Autoriza o Poder Executivo a encomendar os navios que menciona, a mandar concluir a construção dos monitores de rio Pernambuco e Maranhão, e determina o modo por que deve ser realizada a respectiva despesa. Diário Oficial [da] República dos Estados Unidos do Brasil, Rio de Janeiro, DF, Seção 1 - 16/12/1904, Página 6047 (Publicação Original). <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-1296-14-dezembro-1904-584018-publicacaooriginal-106784-pl.html>.

³⁰RELATORIO / MINISTERIO DA MARINHA. Rio de Janeiro: IMPRENSA NAVAL. Desconhecida. Disponí-

vel em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=873888&pasta=ano189&pesq=>. Acesso em: 13 set. 2025.

³¹Dos três *Dreadnoughts* encomendados, apenas dois foram entregues à Marinha Brasileira. Alegando dificuldades financeiras, o governo brasileiro repassou o Encouraçado Rio de Janeiro para a Turquia. Durante a Primeira Guerra Mundial, esse navio foi cedido à Inglaterra para fazer parte das Forças Armadas britânicas (Bittencourt, 2017, p. 128).

³²ANAIS DA CAMARA DOS DEPUTADOS. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890- . Desconhecida. Vol.1 publicado como Annaes da Camara dos Srs. Deputados. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=060917&pesq=>. Acesso em: 01 set. 2025.

³³JORNAL DO COMMERCIO. Manaus, AM: Empresa Jornal do Commercio, 1904- . Diária. Fundado por Major Rocha Santos. ISSN 1983-0114. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=170054_01&PagFis=0. Acesso em: 26 ago. 2025.

³⁴GAZETA DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro: [s.n.], 1875 - . Diária. Fundado por Manuel Carneiro, Ferreira de Araújo e Elísio Mendes. Disponível em: <http://>

memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730_01&pagfis=1. Acesso em: 26 ago. 2025.

³⁵JORNAL DO COMMERCIO. Rio de Janeiro: Typographia de Emile-Seignot Plancher, 1827-; Rio de Janeiro: Diarios Associados; Rio de Janeiro: Rodrigues & Comp.. Diária. Filiado a Anj e Sip. Disponível em: https://acervo.bn.gov.br/Sophia_web/acervo/detalhe/893668. Acesso em: 26 ago. 2025

³⁶GAZETA DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro: [s.n.], 1875 - . Diária. Fundado por Manuel Carneiro, Ferreira de Araújo e Elísio Mendes. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730_01&pagfis=1. Acesso em: 26 ago. 2025.

³⁷Sobre a disputa entre Chile e Argentina, a tese *The Beagle Channel Dispute: Confrontation and Negotiation in the Southern Cone*, defendida em 1985 por James L. Garrett, concentra-se no impacto da corrida armamentista para a modernização dos países, sobretudo, com relação as Forças Armadas.

³⁸RELATORIO / MINISTERIO DA MARINHA. Rio de Janeiro: IMPRENSA NAVAL. Desconhecida. Localização: Publicações Seriadas - PR-SPR 00128 (Império); PR-SPR 00439 (1.Republica); PR-

SPR 01399 (2.Republica) Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=873888&pasta=ano189&pesq=>.

Acesso em: 20 ago. 2025.

³⁹VIANA, Luís. A vida do Barão do Rio Branco. 1996. Brasília, Senado Federal: Fundação Alexandre de Gusmão. Menciona a Carta de Petrópolis, 16 de fevereiro de 1903, Arquivo da Academia Brasileira de Letras.

⁴⁰BARBOSA, Rui. *Cartas de Inglaterra*. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger, 1896. xx, 410 p. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/222284>. Acesso em: 27 ago. 2025.

⁴¹O'SULLIVAN-BEARE, Daniel. Transmitting particulars on and comparison of navies of Brazil and Argentina: Brazilian navy is currently markedly inferior, as regards number and type of ships to that of Argentina; three Dreadnought type (18,000 tons) battleships to be ordered. Folios 291-293. Brazil: code 6, file 28371, paper 40648.

1906 December 3. Disponível em: <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C10325225>. Acesso: 28 ago. 2025.

⁴²JORNAL DO COMMERCIO. Rio de Janeiro: Typographia de Emile-Seignot Plancher, 1827-; Rio de Janeiro: Diarios Associados; Rio de Janeiro: Rodri-

gues & Comp.. Diária. Filiado a Anj e Sip. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=364568_09&Pesq=Dreadnought&id=2858808441691&pagfis=12001. Acesso em 09 ago. 2025.

⁴³JORNAL DO COMMERCIO. Rio de Janeiro: Typographia de Emile-Seignot Plancher, 1827-; Rio de Janeiro: Diarios Associados; Rio de Janeiro: Rodrigues & Comp.. Diária. Filiado a Anj e Sip. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=364568_09&Pesq=Dreadnought&id=2858808441691&pagfis=11763. Acesso: 08 ago. 2025.

⁴⁴JORNAL DO BRAZIL. Rio de Janeiro: [s.n.], 1891- . Diária. Disponível apenas em formato digital, 1 set. 2010- ; Retornou a forma impressa, ano 127, n. 1 (25 fev. 2018)-. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=030015&pesq=>. Acesso em: 13 set. 2025.

⁴⁵O PAIZ. Rio de Janeiro: [s.n.], 1884-1934. Diária. Formato standard. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=178691_04&pesq=Saens%20Pe%C3%B1a%20Hermes%20da%20Fonseca&pasta=ano%20191&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=3031. Acesso em 29 ago. 2025.

⁴⁶JORNAL DO COMMERCIO. Rio de Janeiro: Typographia de Emile-Seignot Plancher, 1827-; Rio de Janeiro: Diarios Associados; Rio de Janeiro: Rodrigues & Comp.. Diária. Filiado a Anj e Sip. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=364568_09&Pesq=Dreadnought&id=2858808441691&pagfis=16245. Acesso em 29 ago. 2025.

⁴⁷JORNAL DO BRAZIL. Rio de Janeiro: [s.n.], 1891- . Diária. Disponível apenas em formato digital, 1 set. 2010- ; Retornou a forma impressa, ano 127, n. 1 (25 fev. 2018)-. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=030015&pesq=>. Acesso em: 28 ago. 2025.