



Antíteses

ISSN: 1984-3356

hramirez1967@yahoo.com

Universidade Estadual de Londrina

Brasil

Ribas De Martini, Fernando
Toneladas de Diplomacia num mar sem fronteiras: DISCUSSÕES SOBRE OS PODERES NAVAIS DE
ARGENTINA, BRASIL E CHILE, NO INÍCIO DO SÉCULO XX
Antíteses, vol. 7, núm. 13, enero-junio, 2014, pp. 309-332
Universidade Estadual de Londrina
Londrina, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193331342015>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica
Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

Toneladas de Diplomacia num mar sem fronteiras:

**DISCUSSÕES SOBRE OS PODERES NAVAIS DE ARGENTINA,
BRASIL E CHILE, NO INÍCIO DO SÉCULO XX**

*Tons of Diplomacy in a borderless sea: discussions about the
naval powers of Argentina, Brazil and Chile in the early twentieth
century*

Fernando Ribas De Martini ¹

RESUMO



A evolução dos poderes navais da Argentina, Brasil e Chile no início do século XX foi um tema que cruzou fronteiras não só de países, mas também dos setores das sociedades destas três nações, envolvidos em sua discussão: intelectuais, diplomatas, militares. Hoje, é um tema que cruza fronteiras entre áreas do conhecimento, como História da Ciência, da Técnica e da Tecnologia, História Diplomática, História Política, Ciências Sociais, assim como estudos de Política Externa. Este artigo discorre sobre a coincidência entre o roteiro das Conferências Pan-Americanas do início do século XX, que foram iniciativas dos Estados Unidos, e o lançamento e execução dos programas de reequipamento naval dos três países, num momento em que boa parte de sua intelectualidade discutia essas conferências sob um viés anti-americano. Também analisa o quanto essa discussão se relacionava mais a símbolos de poder naval do que ao poder real desses países.

Palavras-chave: ABC. Poder Naval. Diplomacia. Encouraçados. Intelectuais.

ABSTRACT



The evolution of naval powers of Argentina, Brazil and Chile in the early twentieth century was a topic that crossed boundaries not only of countries, but also in sectors from the society of these three nations, involved in discussions about the subject: intellectuals, diplomats, military. Today, this theme crosses boundaries between areas of knowledge such as History of Science, Technique and Technology,

¹ Mestrando em História Social da Universidade de São Paulo. Bolsista CAPES.

Diplomatic History, History of Politics and Social Sciences, as well as studies of Foreign Policy. This article discusses the coincidence concerning the roadmap of the Pan American Conferences of the early twentieth century, which were U.S. initiatives, and the launch and implementation of naval re-equipment plans of these three countries, when much of its intelligentsia discussed these conferences under an anti-american bias. It also analyzes how this discussion was related more to symbols of naval power than the actual power of these countries.

Keyword: ABC. Naval Power. Diplomacy. Battleships. Intellectuals.

Introdução

Fronteiras marítimas são linhas imaginárias que resultam muito mais de acordos, elaborados conforme a força e o prestígio dos que estão de cada lado delas, do que resultantes de barreiras reais ou distanciamentos promovidos por muralhas em terra e que se pretendam intransponíveis (desde as construídas com paus e pedras até as de tecnologia atual). Assim deveria ser, também, a visão das fronteiras que separam áreas de pesquisa ligadas ao conhecimento histórico e social, como Ciências Políticas, Diplomacia, Política Externa, História Social, História Militar, História da Ciência, da Técnica e da Tecnologia. Deveriam ser fronteiras de linhas tênues, convidativas a navegar de um lado para outro. É essa transposição de fronteiras que buscamos fazer aqui, discutindo uma tema ligado ao poder naval dos países - temática que tem, como veremos, a capacidade de cruzar esses limites.

As aquisições de cinco poderosos navios de guerra encouraçados, que reforçaram os poderes navais de Argentina, Brasil e Chile (agrupados na sigla “ABC”) nas primeiras décadas do século XX, notadamente entre 1904 e 1923, são o tema deste artigo. O foco está especialmente nas repercussões que essas compras causaram em meios militares, diplomáticos, nas sociedades desses países, dentro dos temas transnacionais discutidos pela intelectualidade latino-americana de modo geral. Veremos que os debates sobre esse assunto também se mostraram, numa coincidência que não nos parece fortuita, relacionados à escolha dos locais de realização das três Conferências Pan-Americanas realizadas no período, e incentivadas pelo maior poder naval das Américas: os Estados Unidos. Perceberemos como o tema também refletiu nas agendas de discussão desses encontros, nos aprofundando numa conferência em especial, do final do período.

Neste processo de argumentação, aproveitaremos para reforçar o duplo caráter transfronteiriço (que cruza tanto fronteiras entre nações quanto de áreas do conhecimento) desse tema histórico, enquanto traçamos o rumo da argumentação para abordar um problema específico: se as discussões, especialmente ao final do período estudado, se apoiavam numa base sólida quanto aos efetivos poderes navais desses três países (assim

como na capacidade desses poderes continuarem crescendo, como ocorrera no início do século), ou seja, se eram sustentadas nas capacidades efetivas desses navios sustentarem um conflito real que envolvessem os países ABC, ou se elas se apoiavam apenas nas bases mais frágeis das aparências de poder, das esquadras que mais simbolizavam o prestígio nacional em disputa do que um poder verdadeiro.

Para dar ao leitor um contraponto mais real (ou imagético, para ser exato) sobre o que se discutia nas primeiras décadas do século passado a respeito do poder naval de Argentina, Chile e Brasil, em suas implicações regionais e conexões globais, este artigo é ilustrado por duas imagens de navios de guerra pertinentes à discussão. Especificamente, as fotos retratam os dois encouraçados que o Brasil possuiu entre as décadas de 1910 e 1950 e que, ao menos até a Segunda Guerra Mundial, eram as estrelas máximas do poder naval brasileiro. São os encouraçados tipo *Dreadnought* (categoria explicada mais à frente) da Marinha do Brasil, o *Minas Geraes* (grafado originariamente desta forma) e o *São Paulo*. As imagens que evidenciam o porte dos navios e a aparência poderosa de suas torres de canhões, ajudam a entender as decisões técnicas e políticas que levaram à aquisição destes e de outros três encouraçados na região: o *Rivadavia* e o *Moreno*, da Armada Argentina, seguidos pelo *Almirante Latorre* da Armada do Chile. Apresentados brevemente os “contendores” reais de cada lado das fronteiras marítimas, cujas considerações técnicas também serão tratadas aqui, é hora de começar nossa discussão em meio a essas fronteiras fluidas, ao mesmo tempo em que abordamos algumas considerações temáticas, teóricas e historiográficas.

Diplomatas, intelectuais, Conferências Pan-Americanas e o bloco ABC

É possível encontrar importantes correlações temporais e temáticas entre as discussões na Argentina, Brasil e Chile, relacionadas aos seus programas de aparelhamento bélico, e o desenvolvimento de uma visão anti-Estados Unidos (ou antiamericanista) por parcela dos intelectuais latino-americanos que viam nos Estados Unidos um país herdeiro do imperialismo europeu, enquanto outra parcela via o país como contraponto a este imperialismo. Discussões que ocorriam ao tempo das Conferências Pan-Americanas de 1906, 1910 e 1923, iniciativas norte-americanas.

Antes de seguir para essas discussões, é preciso entender quem eram os debatedores. Neste artigo, estamos utilizando uma acepção ampla de intelectual, como propõe Jean-François Sirinelli (SIRINELLI, 2003: p. 243). Ela inclui não só mediadores culturais como os jornalistas, responsáveis por boa parte da repercussão dos temas aqui tratados, mas também diplomatas e membros da elite governamental que divulgam em texto e nos círculos sociais as suas ideias, e que estão também envolvidos em decisões relativas a esses assuntos. Como

escreveram Letícia Pinheiro e Paula Vedoveli no artigo “Intelectuais, Burocracia e Democracia”, tratando do período de atuação da “geração de 1870” de diplomatas que vivenciaram a passagem da Monarquia para a República, não surpreende que “a rede de sociabilidade da qual participam três dos mais renomados intelectuais-diplomatas do período – Barão do Rio Branco, Joaquim Nabuco e Manuel de Oliveira Lima – incluía jornalistas, poetas, romancistas e estudiosos do período” (PINHEIRO e VEDOVELI, 2011: p. 12).

Mesmo após essa “safra” de diplomatas, o rótulo prosseguiu nas gerações até a década de 1970, segundo as autoras, ao dizerem que a carreira diplomática no Brasil foi

permeada por agentes identificados sob o rótulo de ‘intelectuais’, que continuaram produzindo sob essa mesma rubrica ainda enquanto diplomatas – basta lembrar os exemplos de Oliveira Lima, renomado historiador, de Ronald de Carvalho e Guimarães Rosa, poetas e literatos, de Vinicius de Moraes, músico da bossa nova, para citar só alguns dos mais conhecidos. Definitivamente, muitos diplomatas desse período eram percebidos antes como homens públicos, isto é, que trabalhavam em diversas dimensões para a sociedade, do que principalmente como diplomatas (PINHEIRO e VEDOVELI, 2011: p. 17).

Entre essas dimensões da sociedade, não devemos esquecer a governamental. Deve-se ressaltar que, segundo Zairo Borges Cheibub, no período anterior da diplomacia brasileira (classificado geralmente como “Período Patrimonial” do Império, mas que trazia algumas permanências no período “Carismático” inaugurado pelo barão do Rio Branco na República), tanto o Ministério das Relações Exteriores quanto os diplomatas que o compunham “não se diferenciavam de outros setores da administração e da elite nacional. (...) A condução dos negócios exteriores envolvia – nas questões cruciais como as relações com os países do Prata – a elite imperial como um todo” (CHEIDUB, 1985: p. 118). Vale dizer que o papel político dessas elites, que também são culturais, não se encerra nas elites governantes. Ele pode incluir a intelectualidade que aspira posições de mando. Como escreveu Carlos Altamirano em sua introdução à obra “Historia de los intelectuales en América Latina”, citando Wolf Lepenies, “o intelectual é um passageiro, mas de tanto em tanto também quer fazer papel de maquinista” (ALTAMIRANO, 2008: p.15). Apesar do autor questionar na mesma página citada se uma história dos intelectuais latino-americanos poderia centrar-se apenas no papel político das elites culturais, não se deve negligenciar esse papel, assim como as discussões transnacionais envolvendo essa intelectualidade (exercendo funções diplomáticas ou pertencendo ao mesmo círculo social) geradas por questões relativas ao poder militar das nações.

Apresentados os debatedores, é hora de entender o contexto desse debate que cruza fronteiras, na época do bloco ABC. Em ciclo de conferências sobre as Relações Internacionais de Brasil e México, realizadas em novembro de 2011 no Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH / USP) o professor e pesquisador Guillermo Palacios y Olivares, do *Colegio de Mexico*, abordou especificamente o bloco. Para Palacios, o ABC foi uma iniciativa da virada do século XIX e XX cujo propósito inicial era conter corridas armamentistas entre os três países, algo que realmente ocorreu entre dois deles, Argentina e Chile, nas últimas décadas do século XIX. Tratando especificamente da Revolução Mexicana, que ao lado da Revolução Russa é considerada como um dos temas mais caros à discussão de intelectuais latino-americanos nas primeiras décadas do século XX (FUNES, 2006: p. 50), Palacios afirmou que o ABC pretendia intervir na Revolução Mexicana como mediador, o que era também uma visão dos Estados Unidos como papel para o bloco. Nesse sentido, o Brasil também tinha a ambição de estabelecer pontos de observação e ação na América Central. Vale dizer também que, à época, era o único país do ABC a ter embaixada nos EUA.

O papel dos países ABC na Revolução Mexicana é abordado também por Patricia Funes em sua obra “*Salvar la nación*”, que trata de ideias que circulavam entre intelectuais na América Latina nas primeiras décadas do Século XX. Assim como Palacios, Funes faz uma referência importante ao bloco ao abordar a tomada pelos Estados Unidos do principal porto mexicano no Golfo do México, Veracruz, em abril de 1914. Para tanto, os norte-americanos usaram como pretexto uma operação de cunho policial, mas o conflito poderia ter atingido proporções bem maiores que a do pretexto, não fosse a ocorrência de dois fatores: o início da Primeira Guerra Mundial e a mediação da aliança ABC nas Conferências de Niagara Falls (FUNES, 2006: p. 223). A autora discute também as apropriações do tema da cooperação entre os países da América Latina pelos Estados Unidos, por meio das Conferências Pan-Americanas e da ideia de um pan-americanismo sob sua hegemonia, e as reações dos intelectuais latino-americanos a essa iniciativa dos EUA. Funes afirma que

somente o caminho das sedes das Conferências até 1930 mostra a intencionalidade das prioridades da política exterior norte-americana (México/1901; Brasil/1906; Argentina/1910; Chile/1923; Cuba/1928). Os resultados magros de todas as reuniões evidenciam – ainda que se tratem de delegações oficiais dos estados ‘capturados’ pelas oligarquias latino-americanas – uma profunda desconfiança em relação ao país do norte (FUNES, 2006: p. 208)²

Aí está uma das coincidências mais interessantes envolvendo o bloco ABC, as Conferências Pan-Americanas, ideias de antiamericanismo e anti-imperialismo, além da

² Traduzido pelo autor a partir do original em espanhol.

renovação dos poderes navais de Argentina, Brasil e Chile. Levando-se em consideração que a conferência seguinte à da Argentina em 1910 já estava com seu programa e sede combinados desde 1914 – seria em Santiago, no Chile – e precisou ser adiada devido ao início da Primeira Guerra Mundial (FRANCO, 1976: p. 852), temos uma coincidência entre decisões e autorizações dos programas de reaparelhamento naval do ABC e as realizações das conferências nos três países do bloco. A intencionalidade norte-americana mostrada por Funes, acima, pode ser vista como mais do que uma coincidência temporal, como veremos ao apresentar os programas navais de Brasil, Argentina e Chile, na próxima seção.

Vale ressaltar que, na historiografia, análises mais profundas das ações do bloco ABC não são comuns de se encontrar – até mesmo nas pesquisas específicas de relações internacionais essas análises são raras (CONDURU, 1998: p. 3). Porém, essa espécie de Conselho de Segurança na América do Sul, nascido de preocupações eminentemente regionais de contenção militar, ganha um papel mais amplo em sua relação com as políticas externas dos Estados Unidos, o que já valeria uma atenção maior de pesquisadores em busca de novas interpretações dos fatos históricos da época, ou que estejam à procura das raízes de acordos mais recentes entre países sul-americanos. Segundo Rubens Ricupero, a ideia do ABC,

manifestamente prematura, não deixa de antecipar em vários pontos a aproximação brasileiro-argentina pós-1985, os acordos de salvaguardas e renúncia a armas nucleares entre Argentina, Brasil e Chile, a gradual edificação do Mercosul e a associação chilena (RICUPERO, 2000: p. 58-59).

A política de prestígio e a aquisição dos encouraçados pelo Brasil

Aquisições de material bélico são temas expressivos nas relações entre países, que costumam gerar debates e controvérsias, ganhando manchetes nos jornais (FRANCO, 1976: p. 874) e que ultrapassam as fronteiras do próprio país, pois países vizinhos e potências regionais se interessam por programas de países limítrofes ou em suas áreas de influência. Assim, ao se analisar fatos históricos ligados a reequipamento bélico, deve haver o cuidado de não tratar ambiciosos planos militares / navais como simples causas para determinadas ações e decisões ou mesmo repercussões internas (dentro de um país) frente ao impacto que alcançam externamente. Na maior parte das vezes são, de fato, decorrências de políticas relacionadas ao crescimento da projeção internacional dos países (ou tentativas nesse sentido). Fazem parte, em geral, de uma busca de prestígio internacional. Ações de política externa e planos de reequipamento militar são, assim, objetos de estudo frequentemente

interligados - embora não se deva perder de vista fatores não menos importantes, como a necessidade de renovação de material obsoleto ou sem condições de uso, pelo desgaste ao longo dos anos.

Hans Morgenthau, teórico da vertente realista da área de relações internacionais, considera que o grau de preparação militar é um dos fatores determinantes do poder de um país, conferindo “importância verdadeira aos fatores da geografia, recursos naturais e capacidade industrial”, sendo resultante de fatores como “inovações tecnológicas, liderança e quantidade e qualidade de suas forças armadas” (MORGENTHAU, 2003: p. 237). A exibição da força militar é um instrumento importante na luta pelo poder das nações, executando o que Morgenthau chamou de política de prestígio, cujo propósito é

convencer outras nações do poder que seu país realmente possui – ou que ele acredita (ou deseja) que as demais nações suponham que ele detém. São dois os instrumentos específicos que servem a esse propósito: o cerimonial diplomático, na mais ampla acepção do termo, e a exibição de força militar (MORGENTHAU, 2003, p.148-149).

Se, por um lado, as relações entre diplomatas (representantes simbólicos de seus países) representam o respeito que deve ser devido a cada nação – e o “insulto que eles (diplomatas) lançam ou recebem é dirigido ou sofrido por seus países” ((MORGENTHAU, 2003: p. 151), por outro a exibição da força militar junto a outras nações visa causar uma forte impressão a respeito da preparação de um país para a guerra. Nesse sentido, o papel do poder naval tinha grande relevância, pois devido à

alta mobilidade das esquadras, que levam a bandeira e o poder de uma nação aos quatro cantos do globo, e conhecida a forte impressão que a aparência das mesmas pode causar, é natural que exercícios de demonstrações navais tenham constituído no passado um dos instrumentos favoritos da política de prestígio (MORGENTHAU, 2003: p.148-149).

Em 1904, o Governo Brasileiro autorizou um plano de reaparelhamento naval, num contexto de grave inferioridade da Esquadra da Marinha do Brasil em relação à armadas de Chile e Argentina, que vinham se reaparelhando desde o final do século XIX, devido a crescentes tensões entre ambos os países, disputando soberania sobre territórios e ilhas na Patagônia, Estreito de Magalhães e Terra do Fogo (VIDIGAL, 1985: p. 54). Ao mesmo tempo em que as frotas destes dois países cresciam, a brasileira declinava, em grande parte devido à Revolta da Armada de 1893, cujas perdas e desgastes foram repostos apenas parcialmente

(MARTINS, 1997: p. 465-470). Esta revolta, por sua vez, trouxe também como consequência, no campo das relações internacionais, uma maior aproximação do Brasil com os Estados Unidos. Já se buscava na época um distanciamento do chamado imperialismo europeu, numa antecipação da atuação mais direta, nesse sentido, do chanceler José Maria da Silva Paranhos Júnior, o barão do Rio Branco, à frente do Ministério das Relações Exteriores entre 1902 e 1912. Foi uma aproximação ao mesmo tempo comercial, governamental, e entre seus militares. Conforme mostrado por Steven C. Topik em “Comércio e canhoneiras”, o Tratado Blaine-Mendonça de 1891, de âmbito comercial e ligado à disputa do mercado brasileiro entre EUA e Europa, gerou uma disposição do primeiro a apoiar o Governo Brasileiro contra os revoltosos da Marinha do Brasil. Nada menos do que um terço da frota dos Estados Unidos (que já se dividia e hoje ainda se divide principalmente entre o Atlântico e o Pacífico) foi mantida nas águas do Rio de Janeiro apoiando o então presidente Floriano Peixoto, ressaltando-se que naquela época o mercado brasileiro representava um deficit para a balança comercial norte-americana, e não o contrário, como resultado do Tratado Blaine-Mendonça. (TOPIK, 2009: p.323).

Além dos fatores de obsolescência e desequilíbrio frente aos demais poderes navais sul-americanos, o programa brasileiro de reaparelhamento devia-se à nova atitude de política externa de Rio Branco. O chanceler, “treinado na escola do realismo do poder, compreendia certamente a necessidade de dispor o país de defesa adequada e se empenhou pelo reequipamento e modernização do Exército e da Marinha” (RICUPERO, 2000: p.49). O programa foi aprovado pela Câmara e Senado em 1904 (VIDIGAL, 1985: p. 58), contando com o apoio de Rio Branco, “que precisava de suporte militar para suas lutas diplomáticas e, na Câmara dos Deputados, com a atuação do deputado Laurindo Pita” (MARTINS e COZZA, 1997: p. 80). Entre os diversos tipos de navios de guerra pretendidos, os principais seriam três encouraçados e três cruzadores encouraçados (também chamados de cruzadores blindados) que representavam alguns avanços em conceitos, numa época de transição e experimentação na área naval, que nas últimas décadas vinha produzindo navios de combate com forte blindagem e armamento que misturava vários calibres, privilegiando batalhas a médias distâncias (MILLER, 2001: p. 80).

Os encouraçados e cruzadores encouraçados do chamado Programa de 1904 destacavam-se por um armamento homogêneo e em grande quantidade (12 e 8 canhões na bateria principal, respectivamente), porém de calibre relativamente modesto: 10 polegadas (254 mm), abaixo do padrão de 12 polegadas (305 mm) dos canhões de grosso calibre dos encouraçados da época, muito embora estes os embarcassem em quantidades menores do que os projetados para o Brasil - o padrão internacional para a bateria principal era de quatro canhões de 12 polegadas, em duas torres duplas. Os encouraçados da época ainda privilegiavam as baterias secundária e terciária num verdadeiro “showroom” de artilharia: a contemporânea classe britânica “King Edward VII”, por exemplo, complementava sua bateria pesada de 4 canhões de 12 polegadas com outros quatro de 9,2 polegadas (234 mm) e

nada menos do que 10 armas de 6 polegadas (152 mm), numa mistura que tornava muito difícil a correção de tiro para enquadrar o inimigo, que é conseguida pela medição (à distância) da altura da coluna de água dos disparos que atingiram o mar, por ser pequena a diferença desta coluna levantada por projéteis de calibre próximo (MILLER, 2001: p. 140-141). Nesse aspecto, apesar do calibre inferior de seus canhões de 10 polegadas, a homogeneidade do armamento de grosso calibre dos encouraçados pretendidos pelo Brasil indicava um caminho à frente, como veremos (a bateria secundária também era leve, de canhões de 3 polegadas, visando apenas a defesa contra ataques de unidades ligeiras como torpedeiras). Em concorrência realizada na gestão do almirante Julio César de Noronha na pasta da Marinha, foi escolhida a proposta da firma britânica Sir W. G. Armstrong, Whitworth and Co., Limited (MARTINS FILHO, 2010: p. 80). Porém, essa rota estava prestes a revelar ambições ainda maiores dos almirantes e projetistas das principais potências navais, ao passo que nossas próprias ambições em belonaves coincidiam temporalmente com uma importante conferência realizada no país.

Apenas dois anos depois da aprovação do Programa de 1904, o Brasil sediava a terceira Conferência Pan-Americana, de 1906. Também em 1906, aquele programa foi atualizado levando em conta dois fatores: um deles, a Batalha de Tsushima (1905), quando a Esquadra Japonesa, privilegiando engajamentos em que explorava o uso da bateria de quatro grandes canhões de 12 polegadas em seus alcances mais efetivos em precisão (situação devidamente treinada por seus artilheiros para tirar o máximo desempenho de suas armas), aniquilou a Esquadra Russa, que aplicava a velha tática de privilegiar engajamentos a média e curta distâncias com as baterias secundária e terciária, reservando aos canhões maiores apenas o “tiro de misericórdia” ou utilizando-os sem a mesma destreza dos japoneses em distâncias maiores (HUMBLE, 1975: p. 19-22). O outro fator foi o desenvolvimento, pela Inglaterra, de um novo tipo de encouraçado, o *Dreadnought* (nome do navio que iniciou o conceito), que abolia o armamento de vários calibres, permitindo que praticamente todo o peso disponível para as baterias de canhões fosse dedicado à principal, dotada apenas de armas de grosso calibre e grande alcance (as que fizeram o sucesso japonês em Tsushima, apesar do desenvolvimento do *Dreadnought* não ser decorrência daquela batalha, como indicam até os projetos destinados ao Brasil, que privilegiavam o armamento homogêneo e em grande quantidade, embora o calibre fosse menor). O armamento pesado podia então ser levado em maior número, fazendo com que o *Dreadnought* embarcasse nada menos do que 10 canhões de 12 polegadas em cinco torres duplas, comparados aos quatro canhões do mesmo calibre, em duas torres, dos encouraçados da mesma época. O armamento secundário do *Dreadnought*, como no caso dos navios projetados para Programa Naval de 1904 do Brasil, era limitado a 3 polegadas de calibre, visando apenas engajamentos contra torpedeiras que atacassem a linha de batalha.

Esse novo conceito, embora com variações devido aos avanços tecnológicos e à busca de unidades cada vez mais poderosas, com gradativamente maior velocidade, blindagem e

poder de fogo, durou até o próprio encouraçado se tornar obsoleto, na Segunda Guerra Mundial. Até lá, o símbolo do poder naval no mundo tornou-se o “encouraçado tipo *Dreadnought*”. Autoridades navais e políticas brasileiras, que já vinham questionando o programa naval de 1904 após as notícias sobre os combates de Tsushima, mas influenciadas também por um forte “lobby” de representantes dos estaleiros ingleses (MARTINS e COZZA, 1997: p. 99), alteraram o plano de aquisições. A nova linha de batalha seria constituída por três encouraçados do tipo, embora, por razões principalmente orçamentárias, apenas dois deles se concretizassem. Foram eles o *Minas Geraes* e o *São Paulo*, encomendados em 1906 e que chegaram ao Brasil em 1910, juntamente com dois cruzadores leves e dez contratorpedeiros, que serviram como suas escoltas pelas décadas seguintes. Essa frota de 14 modernos navios recebeu a alcunha de Esquadra de 1910, devido ao ano em que todos se reuniram na Baía de Guanabara.

Os navios foram encomendados na gestão do almirante Alexandrino de Alencar na pasta da Marinha, após intensos debates no Congresso. Vale dizer que Alexandrino havia lutado em campo oposto ao de Noronha na Revolta da Armada de 1893, o primeiro junto aos rebeldes, enquanto o segundo manteve-se legalista. A mudança de planos em relação aos navios, apesar de considerada positiva *a posteriori* por se adequar à tendência que passou a ser dominante (tanto que encouraçados passaram a ser classificados, no mundo, como tipo *Dreadnought* ou pré-*Dreadnought*), não pode ser dissociada dessa divisão que marcou a Marinha por vários anos após a revolta (MARTINS FILHO, 2010, p. 89). O contexto da aquisição dos dois encouraçados brasileiros tipo *Dreadnought* pode ser melhor compreendido nas palavras do historiador naval inglês Richard Humble, mostrando uma época em que

todas as potências do mundo com pretensões a reputação nacional estavam exigindo *dreadnoughts* ou cruzadores de blindagem pesada. (...) Os Estados Unidos estavam construindo *dreadnoughts*. O Brasil queria *dreadnoughts* porque o Chile e a Argentina também os queriam, e vice-versa. (...) Folhear a edição de 1914 do anuário naval *Jane's Fighting Ships* é sentir de perto o ‘Delírio das belonaves’. Todos os grandes estaleiros, aciarias e fábricas de instrumentos do mundo estão ali, oferecendo suas belonaves, seus grandes canhões, torres couraçadas, máquinas, telêmetros etc. Só falta o slogan ‘Tudo para a moderna frota de batalha’ (HUMBLE, 1976: p. 11).

A chegada dos encouraçados ao Brasil: da busca de prestígio à realidade da revolta

Quando entregue, em 1910, o *Minas Geraes* era ainda mais poderoso que o *Dreadnought* original (embora sua maquinaria fosse mais conservadora, privilegiando as tradicionais máquinas a vapor de tríplice expansão ao invés das turbinas a vapor deste último), com 12 canhões de 12 polegadas em seis torres (cinco das quais são visíveis na imagem abaixo, estando a sexta no bordo oposto à foto), ao invés dos 10 que equipavam o revolucionário encouraçado britânico, além de blindagem superior e deslocamento de mais de 21.000 toneladas. Foi, ainda que por um breve tempo, a belonave mais poderosa do mundo. Na Europa, dizia-se que era poderoso demais para o Brasil, que estaria na verdade acobertando sua real encomenda por um terceiro país, talvez o Japão, os Estados Unidos ou a própria Inglaterra. Essas hipóteses não se confirmaram, pois o navio veio efetivamente para o Rio de Janeiro, e sua chegada ao Brasil foi um fator importante para que a Marinha dos EUA buscasse ampliar sua cooperação com a sua contraparte brasileira (MILLER, 2001: p. 84).

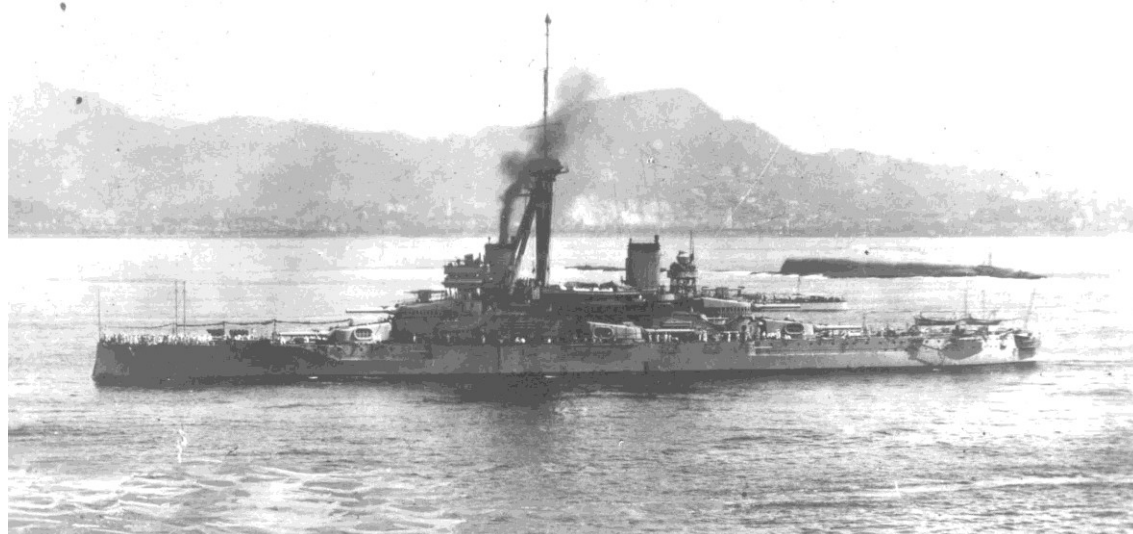


Figura 1: encouraçado *Minas Geraes*, da Marinha do Brasil, na Baía de Guanabara. Seu projeto foi feito pouco depois do *Dreadnought* britânico ser completado, e o navio brasileiro muito se assemelha a este. A diferença mais clara é o uso de torres superpostas no navio brasileiro, permitindo que, num navaio de comprimento pouco superior ao do *Dreadnought* original, pudesse ser instalada mais uma torre, perfazendo um total de 12 canhões de grande calibre em seis torres, contra 10 em cinco torres do navio inglês – crédito da imagem:

Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha - DPHDM

No campo diplomático da relação com os norte-americanos, podemos mostrar mais uma interessante conexão entre a aquisição dos navios e as Conferências Pan-Americanas promovidas pelos Estados Unidos: três anos depois de sua chegada ao Brasil, o *Minas Geraes* foi escolhido para levar aos Estados Unidos o ministro das Relações Exteriores, Lauro Müller, em retribuição à visita oficial do Secretário de Estado daquele país, Elihu Root, à Conferência de 1906 do Rio de Janeiro (MOITREL, 1997: p. 237). Para entender a importância da viagem, foi apenas uma de duas ocasiões em que esses encouraçados prestaram-se ao papel de representação internacional, em todas as suas longas vidas úteis. A outra foi o transporte do casal real da Bélgica em viagem de ida e volta ao Brasil, entre 1920 e 1921, pelo *São Paulo*, que também foi aproveitada para visitar os países aos quais o Brasil se aliou na Primeira Guerra Mundial e transladar de Portugal os restos mortais de D. Pedro II e D. Teresa Cristina (MARTINS, 1985: p. 157-160).

Temos aqui uma viagem diplomática aos Estados Unidos e outra à Europa, mostrando os interesses internacionais brasileiros, numa política que buscava o multilateralismo, sem se prender em definitivo a um dos lados. Os encouraçados não fizeram viagens para mostrar bandeira a nossos vizinhos, missão mais rotineira que coube a outras unidades menores. A primeira viagem exibiu (em missão diplomática) a parte mais nova e vistosa de nosso poder naval à grande potência das Américas, em plena época de comemorações de 4 de julho (Independência dos Estados Unidos). Ao contrário de visitas de nossos navios àquele país em anos anteriores, em que ficava patente a idade e obsolescência de nossos navios, em 1913 o visitante não fez feio junto aos visitados: foi saudado no porto por uma Divisão da Esquadra do Atlântico da Marinha dos EUA, liderada por um encouraçado novo, o *Delaware* (MOITREL, 1997: p. 237), também do tipo *Dreadnought*, mas que era ligeiramente menor e possuía uma torre de canhões de 12 polegadas a menos do que o *Minas Geraes*. (MILLER, 2001: p. 162). Já a segunda viagem (que na verdade se constituiu em duas, pois foram duas idas e duas voltas) exibiu o navio a países que haviam acabado de passar por um conflito sangrento, ainda com marcas visíveis de destruição nos portos visitados (MARTINS, 1985: p. 158), reforçando à velha Europa que nosso poder naval continuava existindo.

Segundo Celso Lafer, tanto Rio Branco quanto o primeiro embaixador brasileiro nos Estados Unidos, Joaquim Nabuco, procuravam “preservar uma margem de autonomia no desenvolvimento da abordagem brasileira ao Pan-Americanismo” (LAFER, 2000: p. 7-8). Tratava-se de uma questão que continuaria nas décadas seguintes, como uma marca de identidade brasileira ligada ao multilateralismo e ao eixo assimétrico, porém buscando que este último não contaminasse o eixo simétrico, no qual circulavam nossos vizinhos. Havia uma preferência crescente pelo multilateralismo, com envolvimento ativo em instituições multilaterais e arenas. Um exemplo futuro seria a Conferência de Paz de Paris de 1919, em que o Brasil se colocou como mediador entre grandes potências e países menores, querendo defender os pequenos e assumir o “status” dos grandes (HIRST e LIMA, 2006: p. 25). Para essa posição, um poder militar de algum respeito era necessário, pois apesar das palavras serem

também armas potentes para desarmar os ânimos adversários, bons navios, tropas e canhões ajudam a reforçar qualquer argumento. Mas será que os vistosos navios representavam, de fato, um poder militar de respeito ou esse poder ia pouco além das aparências? Os fatos que ocorreram logo após a chegada dos novos encouraçados ao Brasil, em 1910, mostraram que esse poder não se apoiava em bases sólidas, sendo uma delas a do treinamento e gestão de pessoal.

A Marinha já vinha tentando resolver o problema da pouca qualificação dos tripulantes, desde praças a oficiais, para se adequar às enormes mudanças trazidas em poucas décadas entre os velhos navios com propulsão mista (vela e vapor) e as novas belonaves, com propulsão inteiramente a vapor e maquinaria cada vez mais sofisticada, e também diversos equipamentos mais complexos para operar. Isso vinha ocorrendo antes mesmo de receber os novos encouraçados, cruzadores e contratorpedeiros da Esquadra de 1910, pois alguns dos navios adquiridos emergencialmente para cobrir os estragos da Revolta da Armada de 1893 já necessitavam de tripulação dividida mais claramente em especialidades e melhor treinada. Como afirma Hélio Leoncio Martins:

Uma tentativa para se resolver esse problema foi a criação das Escolas de Aprendizes e Escolas Profissionais. Das primeiras, o relatório de um inspetor em 1910 dizia que os alunos saíam semianalfabetos. Nas Escolas Profissionais, o aproveitamento era mínimo. Poucos terminavam os cursos. A situação não era melhor entre o oficialato. A mutação para o vapor, a precisão e alcance da artilharia modificaram não só os necessários conhecimentos técnicos, como a tática e a estratégia navais, e a Escola Naval não acompanhou essas modificações. Piorando a situação, estavam sendo incorporados 14 navios moderníssimos, cuja construção fora autorizada pelo Congresso em 1906. O número de especialistas em 1910, em comparação com os quadros exigidos (mesmo estes diminutos), mostram a falência do recrutamento para guarnecê-los (MARTINS, 2010: p. 53).

Ao mesmo tempo, a velha chibata continuava sendo utilizada como método de castigo para manter a disciplina nos navios brasileiros, herança dos tempos dos veleiros, para os quais se precisava manter sob controle elementos rudes que enfrentavam as perigosas tarefas de trabalhar com os cabos e velas no alto dos mastros. Abolida na Marinha Real Britânica em 1881 (época em que a transição para as belonaves com propulsão exclusivamente a vapor já se completava naquela marinha), a punição por chibatadas na Marinha do Brasil, em pleno início do século XX, mostrava-se como reflexo da própria sociedade brasileira, na qual a escravidão fora abolida há relativamente pouco tempo (1888). A chibata causava repulsa aos novos tripulantes especializados, que mesmo com sua formação deficiente já se conscientizavam como merecedores de tratamento diferenciado em relação aos remanescentes das guarnições não especializadas dos velhos tempos. E os

representantes destas últimas, “além das punições, não aceitavam o regime dos navios mecanizados, verdadeiras organizações industriais, ao qual não estavam acostumados” (MARTINS, 2010: p. 55). Um episódio de punição mais dura a um tripulante serviu de estopim para uma situação há muito degradada, e em novembro de 1910 estourou nos navios a célebre Revolta da Chibata.

Não cabe aqui entrar em detalhes sobre o episódio, já abordado por vários autores em dossiê desta revista lançado em 2010, aos 100 anos da revolta (vide bibliografia). O mais importante é ressaltar que a Revolta da Chibata já mostrava que a nova esquadra era mais uma ilusão de poder naval do que uma realidade dissuasória, pois não se apoiava sobre uma das principais bases da operação de navios cada vez mais sofisticados, frutos da nova era industrial e eles próprios exemplos de organizações industriais, que é o treinamento e gestão das suas tripulações. Ao invés ser decorrência do progresso da sociedade brasileira, a Esquadra de 1910 revelava as suas fragilidades, o que já se tornava claro para um de seus defensores, o próprio Rio Branco. A revolta foi considerada uma “invasão do país real a perturbar a república dos cafeicultores” (RICUPERO, 2000: p. 67). Carlos de Laet, citado por Ricupero, comenta que a “Revota da Chibata” foi para o barão do Rio Branco “um abalo tremendo. Sonhara ele um Brasil forte, unido, capaz de dominar o Sul do continente. Ao olhar a baía de Guanabara, teria (Rio Branco) compreendido quão longe nos achávamos do seu ideal” (Cf. RICUPERO, 2000: p. 67). O chanceler também defendeu, durante a revolta, que não se tentasse atacar com torpedos os encouraçados rebelados, o que desequilibraria novamente a balança do poder naval sul-americano, com perda de posição do Brasil para a Argentina e o Chile. Para João Roberto Martins Filho, tratava-se mais de uma questão simbólica:

Depois de anunciar ao mundo que seria dono dos maiores encouraçados sobre o mar e após festejar os navios como estandartes nacionais, ninguém parecia disposto a arriscar sua destruição. De tal modo, arriscou-se a humilhação do governo e da Marinha, em troca da preservação dos *dreadnoughts*. (...) Na verdade, em 1910, a decisão de afundar ou danificar seriamente um *dreadnought* da própria esquadra representaria um imenso dilema para qualquer Marinha do mundo (MARTINS FILHO, 2010: pp. 193-194).

O mesmo autor destaca as grandes repercussões da revolta (e de seus desdobramentos, como a anistia aos revoltosos, seguida de nova repressão) na opinião pública brasileira, ou seja, nos meios políticos, diplomáticos e na imprensa, que conformam a visão mais abrangente de intelectuais de que tratamos no início. As deficiências em preparação das guarnições ficaram evidentes, mostrando o descompasso entre o Brasil real, representado pelos revoltosos, e o ideal, simbolizado pelos novos navios - mas esse debate não impediu que se continuasse a preparação para adquirir um terceiro encouraçado (MARTINS FILHO,

2010: p. 198-200), como veremos. E, por uma questão temporal, as repercussões da Revolta da Chibata não tiveram como servir de freio para que duas nações, candidatas a potências navais da América do Sul, aceitassem o desafio lançado pela esquadra brasileira: as decisões para não ficarem atrás do Brasil na nova corrida naval já haviam sido tomadas quando a revolta ocorreu.

O ABC busca o equilíbrio nas ambições navais: as reações da Argentina e do Chile

Voltemos a 1906, quando já se iniciava, na Inglaterra, a construção da nossa nova Esquadra, fato amplamente divulgado na imprensa mundial. Naquele ano, no encerramento da Conferência Pan-Americana de 1906 realizada no Brasil, Rio Branco pronunciou um discurso que buscava equilibrar, com o exercício da diplomacia, as possíveis reações de outros países ao nosso Programa Naval, ao destacar que

o dever do estadista, o de todos os homens de verdadeiro senso político, é combater as propagandas de ódios e rivalidades internacionais. (...) Às Repúblicas limítrofes, a todas as nações americanas só desejamos paz, iniciativas inteligentes e trabalhos fecundos para que, prosperando e engrandecendo-se, nos sirvam de exemplo e estímulo à nossa atividade pacífica, como a nossa grande e gloriosa irmã do Norte, promotora dessas úteis conferências. (FRANCO, 1976: p. 850).

Mas as “propagandas de ódios e rivalidades” repercutiam cada vez mais nos meios jornalísticos e políticos da vizinha Argentina (MARTINS e COZZA, 1997: p. 100) e esta, em resposta às encomendas navais brasileiras, iniciou em 1908 uma concorrência entre diversos estaleiros para a construção de seus dois navios do tipo *Dreadnought* – e, por uma “coincidência” que também vale a pena destacar, dois anos antes da Conferência Pan-Americana seguinte, programada para ocorrer em Buenos Aires. A encomenda dos encouraçados *Rivadavia* e *Moreno*, com o mesmo armamento de 12 canhões de 12 polegadas de suas contrapartes brasileiras, porém com algumas características mais modernas advindas do desenvolvimento tecnológico desde 1906, foi concedida a uma companhia dos Estados Unidos – isso num momento em que o foco argentino de inserção global estava na Europa. Os dois navios eram maiores que os brasileiros, deslocando mais de 30.000 toneladas cada um, e chegaram à Argentina em 1915 (MILLER, 2001: p. 82).

Vale ressaltar algumas vantagens técnicas dos dois navios argentinos. Apesar do número total e calibre dos canhões da bateria principal do *Rivadavia* e do *Moreno* serem os

mesmos das duas unidades brasileiras, a disposição mais espaçada (longitudinalmente) das duas torres à meia-nau permitia que fossem apontados para o bordo oposto em que estavam instaladas (nos encouraçados brasileiros, mais curtos e com disposição das torres a meia-nau semelhante à do *Dreadnought* original, estas só podiam ser apontadas para alvos à proa, popa e no mesmo bordo em que estavam instaladas). Assim, a chamada “bordada” (disparo conjunto dos canhões de um navio, apontados para um único bordo) da bateria principal dos encouraçados argentinos somava todos os seus 12 canhões (MILLER, 2001: p. 83), contra 10 dos brasileiros.

A blindagem dos dois encouraçados da Argentina também era mais espessa, em diversos pontos, quando comparada às contrapartes brasileiras, o que foi devidamente destacado às vésperas da Primeira Guerra Mundial pelo ministro Alexandrino de Alencar, na época em sua segunda passagem pela pasta da Marinha. O ministro usou essa inferioridade, dada pelos avanços na tecnologia e nos projetos que separavam as construções dos navios brasileiros e argentinos, como argumento para um terceiro encouraçado ainda mais poderoso para a Marinha do Brasil (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1909: p. 24-25). Deve-se relembrar que a intenção original brasileira com o Programa de 1906 era adquirir três encouraçados tipo *Dreadnought*, tendo se limitado inicialmente a dois para atender a um melhor espaçamento temporal dos dispêndios financeiros e preparação do pessoal (MINISTÉRIO DA MARINHA: 1914: p. 57-58). Uma série de fatores, como as diferentes preferências técnicas entre os ministros da pasta da Marinha ao longo do tempo de definição e construção do terceiro navio, a chegada da Primeira Guerra Mundial e o esvaziamento dos recursos financeiros disponíveis, inviabilizaram a aquisição do navio que deveria se chamar *Rio de Janeiro* (e se tornou o *Agincourt* da Marinha Real Britânica, com sete torres centralizadas para 14 canhões de 12 polegadas, número de torres não ultrapassado por nenhum outro *dreadnought*). Os mesmos fatores inviabilizaram um substituto para esse terceiro encouraçado, a ser denominado *Riachuelo*, cuja proposta mais ambiciosa chegava a 12 canhões de 15 polegadas (VANTERPOOL, 1995: p. 37-40).

Nesse meio-tempo, o Chile não tardou em dar sua resposta aos reaparelhamentos do Brasil e da Argentina, encomendando pouco depois desta última dois encouraçados ainda mais poderosos, construções que ficaram a cargo de estaleiros ingleses: o *Almirante Latorre* e o *Almirante Cochrane*. Porém, nenhum deles ficou pronto antes do início da Primeira Guerra Mundial, conflito que também adiou a Conferência Pan-Americana seguinte, a ser sediada justamente pelo Chile, em 1914, em mais uma coincidência entre sedes das conferências e ordem dos programas de reequipamento naval de Brasil, Argentina e Chile.

Quando lançado em 1915, o *Almirante Latorre* foi por alguns meses o mais poderoso encouraçado de qualquer nação. Terminado em pleno desenrolar da Primeira Guerra Mundial, foi apropriado pela Marinha Real Britânica (conforme previsto em contrato) para emprego no conflito. O segundo navio da encomenda chilena acabou sendo transformado

ainda no estaleiro, a partir de 1917, num navio-aeródromo, conversão completada em 1920. O Chile ainda quis que fosse reconvertido em encouraçado, mas as negociações terminaram com somente a revenda do *Almirante Latorre* ao Chile em 1920 (MILLER, 2001: p. 87). Com armamento principal de dez canhões de 14 polegadas em torres duplas centralizadas, capazes de atirar tanto para bombordo (lado esquerdo do navio para quem olha em direção à proa) e boreste (lado direito) e deslocamento de mais de 32.000 toneladas, era bem mais poderoso e mais blindado do que suas contrapartes argentinas e brasileiras, embora a vantagem numérica ficasse com seus “competidores” do ABC. Em 1923, pouco depois de sua chegada ao Chile, a capital Santiago foi enfim a sede da Quinta Conferência Pan-Americana, quando o assunto do armamento naval dos três países alcançou um grande destaque na pauta, com novas repercussões nos meios diplomáticos / intelectuais.

A Conferência Pan-Americana de 1923, em Santiago, e os debates para limitar novos programas navais

A Conferência de Santiago realizou-se no contexto do impacto da Primeira Guerra Mundial e das conferências de contenção armamentista que esta gerou, assim como da desilusão com os conceitos de civilização europeia tanto na própria Europa quanto na América Latina (FUNES, 2006: p. 36), o que trouxe destaque para os assuntos relacionados à contenção dos programas navais dos países ABC. Como veremos agora, essa necessidade de contenção focava mais nos símbolos do que nos poderes reais. Afinal, mesmo possuindo belos encouraçados (porém já envelhecendo e em alguns aspectos bastante obsoletos, especialmente os brasileiros e argentinos), os três países ainda tinham fraca expressão, comparados a poderes navais que foram grandemente ampliados com as construções da época da guerra. Além disso, tinham poucas possibilidades econômicas para mais aquisições de monta naquele início de década.

Porém, havia um fator novo a considerar: o Governo Brasileiro decidira em 1922 contratar uma Missão Naval Americana para modernizar a organização de sua Marinha, e aprovou naquele mesmo ano um programa de construção de um porto militar e estaleiro (arsenal) fora da Capital Federal, tudo para mitigar os efeitos de possuir uma esquadra ainda útil, mas caminhando para a obsolescência e que, por um lado, não era nem substituída e, por outro, não era adequadamente mantida por não se dominar os elementos básicos industriais necessários (MIRANDA, 1923: p. 268-269).

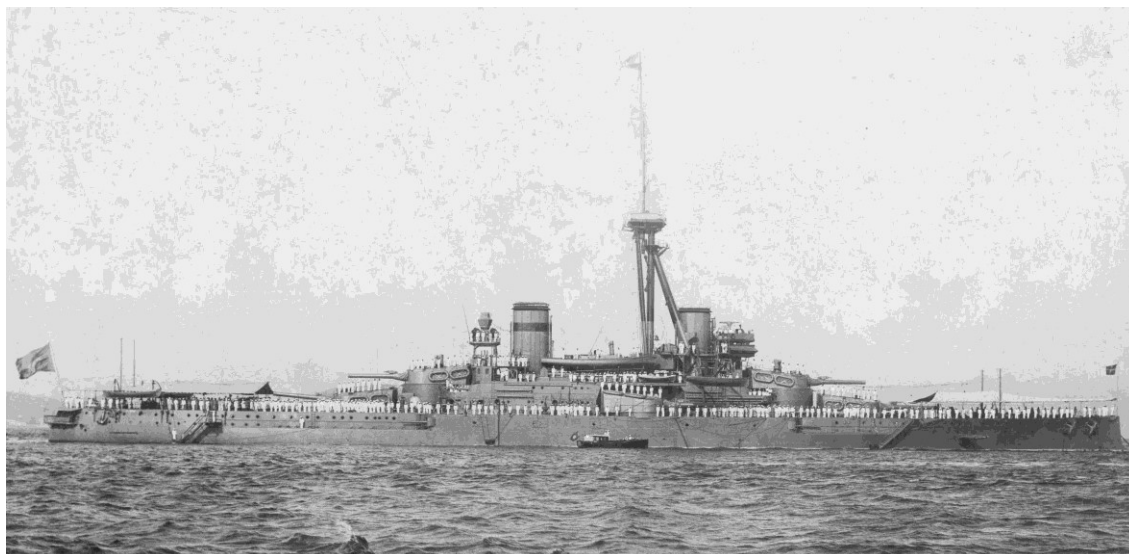


Figura 2: o encouraçado *São Paulo*, da Marinha do Brasil, em postos de continência. O navio mostra melhoramentos introduzidos numa modernização realizada logo após o final da Primeira Guerra Mundial, em estaleiro dos Estados Unidos, como os novos equipamentos de direção de tiro (pequenas estruturas visíveis no alto das duas torres superpostas da bateria principal). A ida do *São Paulo* e do *Minas Geraes* aos EUA para esses trabalhos atesta, por um lado, a incapacidade de realizá-los no Brasil e, por outro, a maior aproximação com os Estados Unidos nessa área, o que seria aprofundado em seguida com a contratação da Missão Naval Americana – crédito da imagem: DPHDM

O porto militar era uma ideia que, já um ano depois do recebimento da Esquadra de 1910, trazia a consciência desse limite da base industrial necessária a um poder naval de credibilidade. Também era uma resposta à Argentina, que possuía o seu porto militar (fora da Capital) há décadas. A ideia não era nova. O ministro da Marinha Marques de Leão expunha esses motivos à Presidência da República já em 1911, fazendo uma comparação com o país vizinho (a citação a seguir usa a grafia original):

A necessidade de resolver-se a questão do porto militar é imperiosa, pois que á grande maioria de medidas urgentes que dizem respeito ao material prende-se a fixação do ponto e a contrucção daquelle porto. Não é demais insistir nessa questão delicada e complexa para ser resolvida do ponto de vista technico, mas facil sob o ponto financeiro. A Republica Argentina acaba de consignar 27.000:000\$ sómente para ampliar o seu porto militar, entretanto, posso affirmar que, sem retirar do Thesouro essa quantia, poderemos ter um porto militar de primeira ordem e, autorizado pelo Congresso a fechar negociações, muito mais

poder-se-ha fazer de accôrdo com as bases que aqui proponho.
(MINISTÉRIO DA MARINHA, 1911: p. 55).

O fato é que o moderno arsenal só se materializaria mais de vinte anos depois da exposição do ministro Marques de Leão, mais de dez anos depois da aprovação da construção do porto militar em 1922 (“desaprovada” logo no governo seguinte, que também trouxe de volta como ministro, pela última vez, o almirante Alexandrino de Alencar, contrário à ideia), e numa ilha bem em frente ao centro do Rio de Janeiro, ao lado de onde é hoje o Aeroporto Santos Dumont, a Ilha das Cobras. No fim das contas, a grande mudança trazida em 1922 foi o início dos trabalhos da Missão Naval Americana.

É preciso levar em conta como a Argentina via essa possível movimentação modernizante do poder naval brasileiro em 1923, quando ambas as decisões (porto militar e missão naval) representavam ameaças na forma de pretensões armamentistas do Brasil e de um possível maior alinhamento estratégico-militar com os Estados Unidos, a partir da Missão Naval Americana. De fato, o país vizinho deixou essas preocupações bem claras naquela conferência, e a solução foi tentar chegar a um acordo que envolvesse os três países ABC, visando limitar seus programas de armamento, na esteira de tratados como o da Conferência Naval de Washington de 1922, que fixou limites máximos de tonelagem e armamento a futuras construções de belonaves na Europa e EUA (MARTINS, 1985: p. 206). O tema ganhou destaque nas imprensas dos três países, em matérias produzidas e discutidas pelos seus intelectuais, e a repercussão tanto incitava como refletia as duras discussões em que se antagonizavam argentinos, brasileiros e chilenos na conferência. Vale reforçar, neste artigo, que esta questão armamentista num encontro promovido pelos Estados Unidos é um tema que claramente cruza fronteiras entre diplomatas, intelectuais, países, nacionalismos.

Uma das principais fontes sobre o encontro é o histórico da Conferência escrito por Afonso Arinos de Melo Franco, a partir dos relatórios deixados pelo seu pai, Afrânio de Melo Franco, que foi o presidente da delegação brasileira – obra citada na bibliografia. Analisar esse histórico dos relatórios originais é perceber como o tema se encaixa claramente na definição de Carlos Altamirano de

temas que ‘cruzaram’ as sociedades, as culturas, os marcos políticos nacionais, e permitiram, sem trair a particularidade de cada um desses espaços, fazer visíveis e compreensíveis as convergências e as diferenças entre as comunidades intelectuais, sejam da área latino-americana ou alheias ao subcontinente. (ALTAMIRO, 2008: p. 25).

O tema extrapola a História Diplomática e entra na História Intelectual pela sua repercussão, envolvendo também a História Militar e, não menos importante, a História da

Ciência, da Técnica e da Tecnologia quando refletimos sobre o poder de fogo comparativo e aspectos de evolução tecnológica a se explorar, traduzidos pelas ásperas discussões em torno de tonelagens permitidas (afinal, o limite de tonelagem de um ou outro navio implica em decisões técnicas que podem ser comparadas, historicamente, a navios anteriores e ao seu contexto científico-tecnológico). Sobre as repercussões a respeito das tratativas diplomáticas, a narrativa de Franco baseada nos relatórios de seu pai (escrita originariamente em 1955 mas citada aqui em reedição de 1976) traz também um viés interessante para uma crítica interna dos documentos, ao dizer que as repercussões negativas sobre o assunto estavam restritas aos jornais estrangeiros, reservando as positivas aos brasileiros, como se vê abaixo:

É de justiça ressaltar que, com o patriotismo estimulado pela inopinada agressão dos jornais portenhos, a imprensa brasileira cobriu com a mais enérgica solidariedade o nome do embaixador brasileiro. (...) No Rio, em São Paulo e Belo Horizonte, jornais, revistas ilustradas, panfletos políticos, todos os gêneros de publicações dedicaram artigos, comentários, notícias, fotografias, caricaturas e charges em que Melo Franco e seus colaboradores eram bem tratados, apoiados, estimulados. O embaixador podia partir confiante. No Brasil os intérpretes da opinião tudo faziam pelo seu sucesso. (...) As lutas em que ele se empenhou, as agruras que sofreu, os riscos que correu, as resistências que encontrou, inclusive entre os brasileiros, dessas é que a imprensa não soube, porque ele, com a habitual correção, nunca as revelou. (...) Ao contrário. O insucesso parcial da conferência foi mais tarde atribuído por adversários – inclusive o sempre poderoso Edmundo Bittencourt – a inépcia sua. (FRANCO, 1976: p. 857)

Entre as discussões aparentemente técnicas, como o limite máximo de tonelagem para a frota de encouraçados de cada país, estavam debates políticos sobre a superioridade do poder naval de cada um, e sua pretensão de se sobressair frente aos outros dois ou, ao menos, ao seu vizinho direto (lembrando que só a Argentina tem limites tanto com o “B” quanto com o “C” do bloco). Os argentinos defendiam a proibição de qualquer nova aquisição de encouraçados, pois tinham superioridade em tonelagem e na relação qualidade / quantidade de encouraçados. Chilenos e brasileiros pretendiam autorizar um limite de 80.000 toneladas, que permitiria a ambos construir mais um encouraçado cada (um terceiro encouraçado brasileiro não incomodava ao Chile mais do que o fato de só ter um para enfrentar os dois argentinos). Com isso, deixariam sobrar à Argentina menos de 20.000 toneladas disponíveis, o que era pouco para um terceiro navio, para quem possuía duas belonaves de mais de 30.000 toneladas (MARTINS, 1985: p. 207-208).

Discussões inócuas na prática, pois nenhum dos três países possuía recursos para um novo encouraçado, navio que por tanto tempo foi considerado equivalente a “toneladas de diplomacia” quando surgia nas costas de um país. E, de fato, nenhum novo encouraçado foi

adquirido por eles, assim como limites de tonelagem não foram estabelecidos. Chegou-se a um texto final que não desagradou aos três e, mais uma vez, a importância dos navios como símbolos de poder ficou ressaltada frente às considerações sobre o poder real que poderiam exercer.

Conclusão

Discutimos aqui assuntos navais que cruzaram fronteiras entre países e, como temas, cruzam as fronteiras de estudos de Política Externa, envolvendo transnacionalidade, diplomatas, intelectuais latino-americanos, História Política, História Militar e também da História da Ciência, da Técnica e da Tecnologia.

A abordagem técnico-histórica dessa “corrida armamentista” que os países ABC protagonizaram nas primeiras décadas deste século, confrontada ao roteiro das Conferências Pan-Americanas entre 1906 e 1923, mostra que os temas navais podem enquadrar numa perspectiva mais ampla os estudos sobre esses encontros e o que se entende como sucessos e fracassos dos mesmos. O estudo de fôlego realizado por uma autora como Patricia Funes sobre essas conferências, por exemplo, as colocam como casos de fracassos numa perspectiva histórica em que os grandes debates intelectuais tinham, como balizas temporais iniciais, a Revolução Russa, a frustração com a visão eurocêntrica de civilização ocidental devido ao impacto da barbárie da Primeira Guerra Mundial, e a Revolução Mexicana. Porém, este artigo procurou sugerir que estudos sobre essas temáticas só têm a ganhar, em profundidade e abrangência, ao considerar o tema da disputa naval entre três países que almejavam uma primazia nessa área, na América do Sul. Ainda que conclusões sobre fracassos possam continuar a ser válidas, essa abertura de mais uma porta pode contribuir para ultrapassar a simples “história das ideias e das doutrinas”, encarando essas ideias e doutrinas de forma diferente, como “elementos de um imaginário social mais global”, como sugere Pierre Rosanvallon (ROSANVALLON, 2010: p. 85). Na mesma medida, uma ideia de fracasso de Rio Branco em sua iniciativa do ABC pode ser vista sob outra perspectiva, considerando os debates da Conferência Pan-Americana de 1923, realizada praticamente uma década após a morte do diploma, e como as discussões daquela época podem ser vistas como raízes de acordos posteriores, mais próximos aos dias de hoje.

O próprio debate de 1923 refletia a disputa dentro do bloco ABC, visível desde as discussões de 1906 e, em si, importou mais do que os resultados da conferência quanto a um acordo naval, especificamente. Jogava-se com o prestígio da diplomacia e do poder militar de cada país, sob o escrutínio de suas imprensas, dos intelectuais que provinham do mesmo extrato social dos diplomatas. É fato, porém, que as discussões focavam mais em símbolos de seus poderes navais, do que nas reais capacidades dos mesmos em sustentar o poder de

seus países frente aos rivais. O caso brasileiro da Revolta da Chibata mostrou a falta de preparação dos recursos humanos para guarnecer a nova esquadra. Já nos casos dos três países, percebe-se um caráter de “corrida naval” reativa em suas aquisições de belonaves, que acabou limitada pela falta de fôlego financeiro e pela chegada da Primeira Guerra Mundial, tanto que a entrega do *dreadnought* chileno só se deu após o conflito. As discussões sobre limites de tonelagem de grandes navios dos países ABC, como lutas de prestígio, encobriam uma realidade de pouca capacidade financeira para ampliação dos poderes navais, num ambiente ainda marcado pelas consequências da Primeira Guerra Mundial.

Ficaria para a década seguinte, de 1930, um novo debate sobre a evolução dos poderes navais entre os três países, agora enfrentando finalmente questões mais realistas de emprego desse poder do que simbólicas. A iniciativa seria um programa de reaparelhamento naval argentino em bases mais adequadas ao seu poder real, focando em unidades menores (embora de custo não desprezível), com a aquisição de um par de cruzadores modernos. Eram versões ligeiramente mais modestas dos modelos pesados que as grandes potências navais vinham construindo após o Tratado de Washington de 1922, mas que, em comparação com suas contrapartes disponíveis nas armadas do Chile e do Brasil, colocavam a Argentina em franca vantagem (MILLER, 2001: p. 204-205). Esse foi um fator que levou o Brasil a, finalmente, acelerar seus planos para melhorar a base industrial para apoio a seus navios e investir na renovação de parte da esquadra, num período que vai do final dos anos 1920 até a Segunda Guerra Mundial. Foi quando as perspectivas da necessidade de uso real do poder naval se impuseram à inércia de manutenção do poder meramente simbólico. Mas esse já um assunto para outra ocasião.

Bibliografia

ALTAMIRANO, Carlos (dir). *Historia de los intelectuales em América Latina*. Buenos Aires: Katz, 2008.

CHEIBUB, Zairo B. Diplomacia e construção institucional: o Itamaraty em uma perspectiva histórica. *Dados – Revista de Ciências Sociais*. Rio de Janeiro: vol. 28, nº 1, p.113-131, 1985.

CONDURU, Guilherme Frazão. O subsistema americano, Rio Branco e o ABC. *Revista Brasileira de Política Internacional*. Brasília: vol. 41 nº 2, Jul/Dez, 1998.

FRANCO, Afonso Arinos de Melo. *Um estadista da República: Afrânio de Melo Franco e seu tempo*. Rio de Janeiro: Editora Nova Aguilar, 1976.

FUNES, Patrícia. *Salvar la nación. Intelectuales, cultura y política em los años veinte latinoamericanos*. Buenos Aires: Prometeo, 2006.

HIRST, Monica e LIMA, Maria Regina Soares de. Brazil as an intermediate state and regional power. *International Affairs*. London: vol. 82, nº1, p. 21-40, 2006.

HUMBLE, Richard. *A Marinha do Japão*. Rio de Janeiro: Renes, 1975.

HUMBLE, Richard. *A Marinha Alemã: a esquadra de alto mar*. Rio de Janeiro: Renes, 1976.

LAFER, Celso. Brazilian International Identity and Foreign Policy: Past, Present, and Future. *Daedalus*. Massachusetts: vol. 129, nº 2, p. 207-238, 2000.

MARTINS, Hélio Leoncio. “A Marinha Brasileira no período entre as guerras: 1918-1942”. In: BRASIL. Ministério da Marinha. *História naval brasileira*: quinto volume, tomo II. Rio de Janeiro: SDGM, 1985.

MARTINS, Hélio Leoncio. *A revolta da Armada*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1997.

MARTINS, Hélio Leoncio e COZZA, Dino Willy. “Poderes Combatentes”. In: BRASIL. Ministério da Marinha. *História naval brasileira*: volume quinto, tomo IB. Rio de Janeiro: SDGM, 1997.

MARTINS, Hélio Leoncio. A criação de um mito. *Antíteses*. Londrina: v. 3, n. esp. p. 52 - 63, dez. 2010.

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

MILLER, David. *The illustrated directory of warships: from 1860 to the present day*. Osceola: MBI, 2001.

MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo vice-almirante graduado Alexandrino Faria de Alencar, ministro de Estado dos Negócios da Marinha, em abril de 1909*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1909.

MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo vice-almirante Joaquim Marques Baptista de Leão, ministro de Estado dos Negócios da Marinha, em maio de 1911*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1911.

MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo almirante graduado Alexandrino Faria de Alencar, ministro de Estado dos Negócios da Marinha, em abril de 1914*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1914.

MIRANDA, Veiga. *Quatorze mezes na pasta da Marinha*. São Paulo: Secção de obras d' O Estado de S. Paulo, 1923.

MOITREL, Mônica Hartz Oliveira. "Comissões de representação". In: BRASIL. Ministério da Marinha. *História naval brasileira*: volume quinto, tomo IB. Rio de Janeiro: SDGM, 1997.

MORGENTHAU, Hans J. *A política entre as nações: a luta pelo poder e pela paz*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2003.

PINHEIRO, Letícia e VEDOVÉLI, Paula. Intelectuais, Burocracia e Democracia. 34º Encontro Anual da ANPOCS, ST 16: Intelectuais, cultura e democracia, 2011.

RICUPERO, Rubens. *Rio Branco: o Brasil no Mundo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2000.

ROSANVALLON, Pierre. *Por uma história do político*. São Paulo: Alameda, 2010.

SIRINELLI, Jean-François. "Os intelectuais". In: RÉMOND, René (org). *Por uma história política*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003.

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

VANTERPOOL, Alan. O encouraçado brasileiro Riachuelo. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: v. 115, n. 7/9. p. 37 - 40, dez. 2010.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1985.

Texto recebido em 12 de janeiro de 2014 e aprovado em 6 de março de 2014