

BARÃO DO RIO-BRANCO E A MODERNIZAÇÃO DA DEFESA*

Homenagem da *Revista Marítima Brasileira* ao Barão pelo centenário de posse no cargo de ministro das Relações Exteriores.

MAX JUSTO GUEDES
Contra-Almirante (Ref^o)

SUMÁRIO

Introdução

A situação da defesa nacional em 1903

A Marinha e as questões com a Bolívia e o Peru

O Programa Naval do Ministro Júlio de Noronha

O caso da canhoneira alemã *Panther*

Continua o problema com o Peru

Rio-Branco, Alexandrino e a modificação do Programa Naval de 1904

Conclusões

INTRODUÇÃO

Em 20 de março de 1908, endereçou o Barão do Rio-Branco ao Almirante Alexandrino de Alencar, seu colega de ministério, no exercício da pasta da Mari-

nha, officio no qual interrogou-o a respeito das construções navais que se faziam para a Armada brasileira em Newcastle-on-Tyne e Barrow-in-Furness.

“Quando teremos aqui uns 16 destroyers? Dentro de dois meses? E uma

* N.R.: Este texto é uma contribuição do autor ao Seminário “Rio-Branco, América do Sul e a modernização do Brasil”, organizado pelo Instituto Rio Branco com a colaboração da Fundação Alexandre de Gusmão e do Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais e realizado em 28 e 29 de agosto de 2002, em Brasília.

Veja também: “Rio Branco e as nossas fronteiras”, do mesmo autor, na *RMB* 2º trim/1995, pág. 15 e “O Barão de Rio Branco e a política internacional” na *RMB* 4º trim/2002, pág. 167.

esquadilha de 16 canhoneiras protegidas em Matto Grosso e 2 bons encouraçados de rio? Dentro de quatro meses? E no Amazonas, uma boa flotilha de canhoneiras protegidas? Antes do fim do ano? E dois bons navios de combate comprados para esperar os tres grandes? *Si vis pacem ...*". (1)

Ao historiador menos avisado, deparando-se com este confidencial no Arquivo Rio-Branco poderá parecer estranhíssimo que fosse ele da lavra do grande vitorioso, menos de dez anos antes do famoso arbitramento da questão de limites com a França, decidida em favor do Brasil pelo governo da Confederação Suíça (1º de dezembro de 1900), decisão que incorporava definitivamente ao Brasil nada menos de 255.000 quilômetros quadrados entre o Oiapoque e o Amazonas. Teria mudado o Barão, ele que sempre abominara o militarismo político? Lembremo-nos do que escrevera a Sousa Correia, em janeiro de 1896: "O Prudente de Moraes [primeiro presidente civil da República] tem as melhores intenções. É um homem puro ... já tem reparado muitas injustiças do tempo da ditadura militar, procedendo com prudência [não fora o nome] e firmesa. Mas é preciso atender a que ele está cercado de perigos com a influência que ainda têm os Jacobinos e com esse elemento perturbador do militarismo político". (2)

A resposta àquela pergunta é, obviamente, negativa; naquele começo de século XX, o que haviam mudado eram os dirigentes dos países com os quais ainda tínhamos pendências fronteiriças!

Em 15 de novembro, iniciou-se o período presidencial de Rodrigues Alves, em plena efervescência da questão acreana, que não fora solucionada por Campos Sales; quem melhor para assumir as Relações Exteriores que o vitorioso em Palmas e no Amapá para resolvê-la? No dia 6 de julho de 1902, o próprio presidente Cam-

pos Sales telegrafou ao Barão: "Rodrigues Alves deseja confiar-lhe pasta exterior e encarregou-me consultá-lo esperando de seu patriotismo não recusar. São esses também os meus votos".

Com todas as suas forças e argumentos, procurou Rio-Branco declinar do convite; não o conseguindo, resignou-se à nova e ciclópica missão, chegando ao Rio de Janeiro em 1º de dezembro daquele mesmo ano. Desembarcou do *Atlantique*, no qual cruzara o Atlântico, na famosa Galeota D. João VI, hoje uma das relíquias do Espaço Cultural da Marinha; do cais Pharoux ao Clube Naval, onde pronunciou histórico discurso, foi apoteótica a recepção. Seu pronunciamento deixou antever, mesmo referindo-se ao passado, o que faria nos pouco mais de nove anos em que permaneceria na pasta que naquele dia assumiu: "Toda a minha força, toda a atividade que pude desenvolver nas minhas últimas missões resultaram não só da minha convicção do nosso bom direito, mas principalmente da circunstância de que eu me sentia apoiado por todo o povo brasileiro, inteiramente identificado com ele". (3)

A SITUAÇÃO DA DEFESA NACIONAL EM 1903

As múltiplas atribulações dos primeiros anos da República, notadamente a Revolta Federalista (concluída em 1895) e a Revolta da Armada (setembro de 1893 / abril de 1894) haviam prejudicado fortemente os meios e o moral (4) do Exército e da Marinha, notadamente desta última, que viria cessar inteiramente a construção naval no País e encomendara mal no exterior, na tentativa governamental de restaurá-la. Sucederam-se os ministros da Marinha (quatro no período de seis anos), o que impediu a elaboração de um programa naval ao menos razoável.

Assumindo o poder, Rodrigues Alves convidou para a pasta da Marinha o Almirante Júlio César de Noronha, que assumiu em 15 de novembro de 1902. Ao apresentar "nos termos do art. 51 da Constituição da República" o relatório relativo a 1903, o novo ministro foi contundente em relação ao nosso material flutuante: "está [ele] tão empobrecido que nem sequer conta uma verdadeira unidade de combate, na moderna aceção do termo.

Effectivamente, exceção feita dos guarda-costas *Deodoro e Floriano*, do cruzador protegido *Barroso* e dos cruzadores-torpedeiros *Tymbira, Tupi e Tamoyo*, que, no seu genero, são eficientes [eram as aquisições após a conclusão da Revolta da Armada] e bem assim do *Riachuelo, Aquidaban, Benjamin Constant e Republica*, que podem ser utilizados como força de reserva, nenhum outro navio tem o menor valor militar". (5)

Não se furtou Noronha a uma comparação com o Chile, que, entre 1891 e 1900, cuidara seriamente da renovação de sua Marinha de Guerra. Os resultados do esforço viram os Júlio de Noronha quando os novos navios fizeram escala no Rio de Janeiro, em agosto de 1902. Aqui aportou o Cruzador *Chacabuco* (capitânia), de 112 metros de comprimento e 11 de boca, velocidade de 24 nós, dois canhões de 203 mm e 10 de 120 mm; possuía, além de armamento menor, cinco tubos lança-torpedos. Completavam a esquadilha três *destroyers* (*Thompson, Merino Jarpa, O'Brien*), todos construídos na Inglaterra e dois transportes (*Rancagua e Maipo*), adquiridos também neste país.*

Haviam sido gastos uma média de 24.576 contos anuais para a construção de navi-

os que totalizavam 43.430 toneladas e dado substancial impulso ao porto militar de Talcahuano, onde só o dique custara 489.300 libras esterlinas; além disso, em diferentes pontos da vasta costa daquele país haviam sido construídos depósitos de carvão capazes "de abastecer a esquadra por espaço de tres annos". (6)

E numa severa crítica aos seus antecessores acrescentou: "O Brazil, durante o mesmo decurso de tempo, despendendo, em termo médio 28.657 [contos anuais] limitouse a augmentar o seu poder naval com a aquisição de navios, cujo deslocamento não excedeu de 27.179 toneladas". (7)

A MARINHA E AS QUESTÕES COM A BOLÍVIA E O PERU**

Com esta Marinha e com o Exército que não lhe era muito superior, viu-se o Barão do Rio-Branco às voltas com a Questão do Acre: a partir de janeiro de 1903, a revolução liderada por Plácido de Castro estava vitoriosa, enquanto o General Pando, presidente boliviano, deslocou-se com suas tropas para bater os brasileiros; simultaneamente, o nosso governo determinou que se aprestassem forças de terra e mar, ante a perspectiva de uma guerra, pela qual manifestações populares, insufladas pela imprensa, pronunciavam-se.

Com a pronta reação que o caracterizava em momentos de crise, convenceu o Barão ao Presidente Rodrigues Alves ser necessária a ocupação militar do Acre por tropas do Exército, enquanto a Marinha constituiu a Divisão Norte, comandada pelo Contra-Almirante Alexandrino de Alencar e integrada pelo *Florianópolis* (capitânia), *Tupi* e Caça-Torpedeiro *Gustavo Sampaio*, que

* N.R.: Do JFS 1917: *Chacabuco*: 1898 - 4.300 tons. - 2/8 - 10/4'1 - 5 TLT - 24 nós; *Cap. Thompson*: 1902 - 480 tons. - 1/12 pdr - 5/6 pdr - 2 TLT/18 - 31 nós; *Cap. Merino J.* e *Cap. O'Brien*: 1902 - 1/12 pdr - 5/6 pdr - 2 TLT/18 - 30 nós.

** N.R.: Ver também "Incidentes na Amazônia em 1949" na RMB 2º trim/2003, pág. 189.

torpedeara o Encouraçado *Aquidabã* por ocasião da Revolta da Armada.*

Foge ao meu propósito historiar a questão Brasil-Bolívia até o Tratado de Petrópolis (17 de novembro de 1903); basta lembrar que Rio-Branco mostrou-se sempre contrário à arbitragem ou à conquista (disfarçada ou pela força) do território em disputa. A arbitragem, segundo o Chanceler, era "recurso bastante demorado e para ser empregado depois se for indispensável" (8); a questão com a Inglaterra sobre a Guiana Inglesa não tardaria a dar-lhe razão. A conquista diminuiria a força moral do Governo, que era um dos seus trunfos. É evidente que o Barão temia a primeira, pois não acreditava nos direitos brasileiros ao território e, certamente, carecia de argumentos histórico-geográficos para defendê-los; daí a preferência pelo tratado e os gastos dele decorrentes.

Ficou prontamente positivado a Rio-Branco o precário estado das forças armadas brasileiras, notadamente da Marinha, o que, a partir de então, procurou constantemente minorar, pela rápida aquisição de navios já construídos. Por isso, já antes do final da questão (31 de agosto), aventou ao Ministro Almirante Noronha a possibilidade da compra dos navios de guerra que a República Argentina mandara construir nos estaleiros italianos (um cruzador couraçado, tipo *Amalfi*, 9.800 toneladas, velocidade de 22,5 nós, qua-

tro canhões de 10 polegadas e restante do armamento compatível com a artilharia principal e seis torpedeiros *destroyers* de 450 toneladas e 30 nós de velocidade). O cruzador era mais poderoso que os nossos *Deodoro* e *Floriano* juntos e estava sendo oferecido por 1 milhão de libras esterlinas. Seria, evidentemente, solução paliativa, enquanto Noronha não concluísse e desse início ao seu ambicioso programa naval. (9)

Vendo que a Marinha, querendo armar-se

com os melhores meios, não sanava sua reconhecida fraqueza, o Barão voltou à carga em 11 de março de 1904, lembrando ao Ministro Noronha que a Casa Flint & Cia, de Nova Iorque, insistia ser credora dos Couraçados *Prat* e Cruzador *Chacabuco*,** pelos quais poderia o Brasil oferecer 700.000 libras esterlinas, caso fossem bons vasos de guerra.

Precavia-se o grande ministro, pois, desde julho de 1903, o Peru queria também discutir com o Brasil os seus limites, reclamando para si até mesmo boa parte do Amazonas e já invadira (outubro de 1902) o Alto Juruá e, em junho do ano seguinte, o Alto Purus.

No dia imediato veio a resposta do Almirante Júlio de Noronha: queria ele, "com urgência, adquirir navios novos e couraçados capazes de collocarem a nossa força naval em situação de não receiar dos nossos visinhos ou de bem defender a integridade da pátria" (10); no entanto, aceitava

O Peru queria também discutir com o Brasil os seus limites, reclamando para si até mesmo boa parte do Amazonas; já invadira (outubro de 1902) o Alto Juruá e, em junho do ano seguinte, o Alto Purus

* N.R.: Do JFS 1917 e 1908 (G.S.): *Floriano*: 1899 - 3.162 tons. - 2/9'2 - 4/4'7 - 2TT/18 - 14 nós. *Tupí*: 1896 - 1.030 tons. - 2/4'7 - 6/6 pdr - 3 TLT/14 - 23 nós. *Gustavo Sampaio*: 1896 - 500 tons. - 2/3'5 - 3 TLT - 18 nós.

** N.R.: Do JFS 1917: *Prat*: 1890 - 6.970 tons. - 4/9'4 - 8/4'7 - 4 TLT - 19,5 nós. *Chacabuco*: 1898 - 4.300 tons. - 2/8 - 10/4'7 - 5 TLT - 24 nós.

as razões do Barão para que, no intuito de "evitar conflicto ou guerra com o Peru" seria possível a aquisição do Cruzador *Chacabuco*, "que é de recente construção (1901 a 1902) por £ 383.000 ... ou mesmo £ 400.000", buscando-se saber primeiro as condições em que se achava. Rejeitava, no entanto, a compra do *Prat*, construído em 1893 e deixando "muito a desejar como navio couraçado". (11) Opinava-se o técnico e, diga-se, com inteira razão.

Mas Rio-Branco, com seu dinamismo e sua tenacidade incomparáveis, não desistiu; em 2 de maio voltou ele à carga junto ao ministro da Marinha: "Hontem conversei com o Presidente [Rodrigues Alves] sobre a necessidade de encomendarmos já e já dois bons encouraçados, porque o Peru pôde romper conosco logo que haja feito as suas encomendas - se é que já as não fez - e nesse caso ficaremos impossibilitados de fazer as nossas, pois nenhum estaleiro as poderá aceitar.

O Presidente disse-me que pedirá ao Congresso o necessário crédito ... com urgência. Quem sabe, porem, se, prevenido pelo telegrapho, o Peru se adiantará em romper?

Creio, pois, que nos devemos considerar - como de facto estamos - em

circunstancias extraordinárias e que é mais seguro fazer já e já as encomendas em segredo, sem esperar pela aprovação do credito. Poderíamos tambem procurar comprar já o *Chacabuco* aos chilenos. Há patriotismo nesta terra e o Congresso e a nação sem duvida approvarão todos os actos de previdencia praticados com o fim de evitar a guerra ou de a aceitar com a superioridade de forças que podemos e devemos ter". (12)

Ainda em maio e, posteriormente, em setembro, o Barão apresentou ao Almirante Júlio de Noronha pessoas interessadas em oferecer navios ou indicar estaleiros para construção daqueles que fariam parte do Programa Naval que Júlio de Noronha preparava.

O PROGRAMA NAVAL DO MINISTRO JÚLIO DE NORONHA

Enquanto o Barão do Rio-Branco fazia ingentes esforços para minorar nossa crítica situação, Noronha e a Marinha seguiam a doutrina criada e difundida pelo Almirante Alfred Mahan (da Marinha Americana) que preconizava a necessidade das forças navais de um país terem esquadra capaz de, atuando reunida, disputar ao inimigo, em batalha decisiva, o domínio do mar; a vitória nesta definiria o fim da campanha.

QUADRO Nº 1

PROGRAMA DE 1904

TRÊS Encouraçados de 14.000 toneladas 2 canhões de 254mm/50cal 16 canhões de 76mm 3 tubos torpédicos Velocidade: 19 nós	TRÊS Cruzadores - Encouraçados de 9.500 toneladas 8 canhões de 254mm/50cal 14 canhões de 76mm 3 tubos torpédicos Velocidade: 23 nós	SEIS Caça- Torpedeiros de 400 toneladas 4 canhões de 76mm 2 tubos torpédicos Velocidade: 31 nós	SEIS Torpedeiras de 130 toneladas 2 canhões de 47 mm 2 tubos torpédicos Velocidade: 26 nós	SEIS Torpedeiras de 50 toneladas 1 canhão de 47mm 1 tubo torpédico Velocidade: 20 nós	TRÊS Submarinos (Características indefinidas)	UM Navio Carvoeiro de 9.500 toneladas Capacidade de Transporte: 6.000 toneladas de carvão Equipado para abastecimento no mar Velocidade: 14 nós
--	---	---	--	--	--	---

O Programa Naval então elaborado (Quadro nº 1) foi sábia e ardorosamente defendido no Congresso, em julho de 1904, pelo Deputado Laurindo Pitta; o Decreto 1.296, de 14 de dezembro de 1904, autorizou os recursos solicitados.

No relatório ministerial relativo a 1904 (publicado em abril de 1905), explicou detalhadamente o programa proposto, detendo-se especialmente no relativo ao armamento que guarneceria os navios e à espessura das couraças. Nortearam a escolha os recentes ensinamentos da guerra russo-japonesa, nomeadamente as batalhas de Port Arthur e Tsushima e as características dos encouraçados *Mikasa* e *Cesarevitch*, bem assim dos *Kashima* e *Katori*, japoneses, que estavam sendo construídos.*

A execução do programa seria parcelada, sendo iniciada pela proposta para a construção dos três encouraçados. Só em janeiro de 1906 foi selecionada a Armstrong Whitworth & Co, Limited, que apresentou o menor preço; ela também obrigou-se a construir o novo arsenal, pelo que o ministro presumia que "dentro em pouco" teria início o "programa naval de 14 de dezembro de 1904". (13)

Embora os esforços do Barão do Rio Branco para acelerar a modernização de nossa Marinha durante todo o ano anterior (1905), ainda em função da questão com o Peru, que se armava, construindo navios na Itália, adquirindo canhões e armamento portátil na Alemanha e Áustria, deslocando navios para o Departamento de Loreto

e canhões para Iquitos e enviando certo Almirante Carvajal para fiscalizar navio em construção nos "estaleiros de Wickers" (14), os alertas do Chanceler foram seguramente vãos (continuamente abastecia ele o nosso Júlio de Noronha com importantes artigos publicados no exterior, especialmente no Chile), pois a Marinha continuava a "estudar" o Programa de 1904 e não demorariam as discussões em torno do mesmo, decorrentes das lições da guerra russo-japonesa e da visão do Almirante John Fisher, Primeiro Lorde do Almirantado Britânico.

Baseando-se nas concepções do engenheiro naval italiano Cuniberti, que concebeu planos para um navio capital destinado às Linhas de Batalha, Fisher decidiu adotá-las para modernizar a Royal Navy e mandou construir o *Dreadnought*;" tão revolucionário foi ele que seu nome transformou-se em substantivo para designar os navios capitais das novas esquadras.

Foi o *Dreadnought* estopim para os debates em torno do chamado Programa de 1904, a partir de julho de 1906, tanto no Congresso quanto na imprensa; paladinos da modificação do programa foram o Deputado José Carlos de Carvalho e o Almirante Alexandrino de Alencar, então senador e depois ministro da Marinha de Afonso Pena.

O CASO DA CANHONEIRA ALEMÃ *PANTHER***

Ainda naquele ano de 1905, enquanto Rio-Branco estava às voltas com a ques-

* N.R.: No JFS 1917: *Mikasa*: 1900 - 4/12 - 14/6 - 20/12 pdr - 4 TLT/18 - 18 nós. *Kashima* e *Katori*: 1905 - 16.400 tons. - 4/12 - 4/10 - 12/6 - 5 TLT/18 - 18,5 nós. *Cesarevitch* (*Tsessarevitch*): 1901 - 13.380 tons. - 4/12 - 12/6 - 4 TLT - 18 nós.

** N.R.: Do JFS 1917: *Dreadnought*: 1906 - 10/12 - 22/12 pdr - 5 TLT/18 - 21 nós.

*** N.R.: Canhoneira de 1901 deslocando 1.000 toneladas e armada com 2 canhões de 4'1 (105mm) desenvolvendo velocidade aproximada de 13,5 nós (JFS 1917). Veja foto na RMB 4ª trim/2002, pág. 186. Ver também "A diplomacia das canhoneiras e o Brasil" na RMB 1ª sem/1992, pág. 179. Falam sobre a canhoneira alemã *Panther* a RMB 1ª sem/1903, pág. 957 e RMB 2ª sem/1905, pág. 409 (Dados extraídos do Índice Remissivo).

tão peruana, houve o caso da Canhoneira *Panther*, que, após visitar diversos portos brasileiros, inclusive o Rio de Janeiro (setembro/outubro de 1905), provocou um caso no sul.

A canhoneira alemã parecia fadada a criar crises internacionais (14) e não foi diferente na sua passagem pelo Brasil; aqui visitaria múltiplos portos, desde a Paraíba, no início de agosto de 1905 até o Rio Grande, em dezembro do mesmo ano.

Admirador da Alemanha, Rio-Branco procurou logo facilitar junto à Marinha a visita da canhoneira, inclusive obtendo permissão para que, na Baía da Ilha Grande, efetuasse exercícios de artilharia (15); no entanto, a 27 de setembro, Júlio de Noronha participou a Rio-Branco que, logo na Paraíba, houvera descortesia do comandante da *Panther* com o capitão-do-porto daquele estado. (16)

Imediatamente, o chanceler determinou à nossa Legação em Berlim que levasse o fato ao conhecimento do Governo Alemão. (17)

Mas não pararia aí o problema do *Panther*; na passagem por Itajaí, um marujo do navio desertara e chegou ao Rio de Janeiro a notícia de que oficiais e marinheiros alemães haviam desembarcado no porto catarinense para capturar o criminoso (a deserção, desde tempos remotos, sempre foi considerada crime). Explodiram no Rio de Janeiro manifestações exaltadas e exigiram-se represálias, enquanto alguns jornais criticavam a lentidão e apatia do Itamaraty.

Às voltas com o problema peruano, de muito maior relevância, nem por isso deixou Rio-Branco de tomar as providências que o caso exigia, atuando de forma dura com o ministro alemão von Treutler; Alvaro Lins relata minuciosamente a posição

do Barão em relação ao ministro e registra este diálogo, ocorrido em Petrópolis (na Westphalia) na manhã de 9 de dezembro:

Von Treutler:

"Devo declarar que [no caso da *Panther* ser capturada pela divisão naval brasileira que seguira para o Sul] seria muito grave uma provocação dessa espécie ao Império Alemão."

Rio-Branco:

"Mais grave ainda é violar a soberania territorial brasileira".

Von Treutler:

"Mas, Excelência, isto poderia ser motivo para uma guerra".

Rio-Branco (incisivo):

"Pois que seja uma guerra, Excelência, se isto desgraçadamente vier acontecer".

**Pois que seja uma guerra,
Excelência, se isto
desgraçadamente vier
acontecer**

Em 2 de janeiro de 1906, explicado corretamente o caso, a Legação Alemã, em nome do Kaiser, apresentou ao Governo brasileiro "os mais vivos protestos de amizade e consideração ao Brasil". (18)

CONTINUA O PROBLEMA COM O PERU

Mas a real preocupação do Barão continuava a ser a questão peruana. Em 2 de outubro de 1905 participou ele ao ministro da Fazenda, Leopoldo de Bulhões, e aos ministros da Marinha e da Guerra que o Senado peruano aprovara o projeto (oriundo da Câmara dos Deputados) que autorizava o Governo a levantar novo empréstimo de £ 600.000 para aquisição de navios e armamento, dando como garantia o imposto sobre o sal. (19)

Em 24 de março de 1906 Rio-Branco participou a Júlio de Noronha a viagem da lancha peruana *America* a Iquitos (20); mais

preocupante foi o lançamento ao mar, em Barrow, do Cruzador *Almirante Grau*,⁶ em construção no estaleiro da Vickers; era já o resultado do tal empréstimo de £ 600.000 e do produto de subscrição pública. Mais uma vez teve razão o Barão quando pediu ação para depois conseguir os meios, exatamente como acabara de fazer o Peru. (21)

Estava no final a gestão de Júlio de Noronha na pasta da Marinha, mas o Barão, incansável, ainda comunicou-lhe, em 1^a de novembro, que a Vickers, com todo o segredo, estaria construindo para o Peru, além dos três cruzadores, um submarino. (22)

RIO-BRANCO, ALEXANDRINO E A MODIFICAÇÃO DO PROGRAMA NAVAL DE 1904

Em 15 de novembro de 1906 assumiu a Presidência o Conselheiro Afonso Pena e, com ele, o novo ministério; Rio Branco continuou na pasta das Relações Exteriores, a da Marinha foi ocupada pelo Almirante Alexandrino de Alencar e a da Guerra pelo General Hermes da Fonseca.

Não demorou Alexandrino a obter do Congresso, a 23 de novembro, a anulação do Decreto 1.296, que estabelecera o crédito para o Programa Júlio de Noronha; o novo decreto recebeu o número 1.567 e aprovou outro programa, mostrado no Quadro 2.

Alexandrino e aqueles que como ele pensavam e auxiliavam na aceitação do Programa de 1906 assim justificaram-no: a guerra russo-japonesa trouxera lições inexistentes em 1904, quando da elaboração do Programa Júlio de Noronha; os recursos disponíveis deveriam ser empregados na aquisição do que melhor e mais moderno havia na construção naval, não sendo cabível que fossem os novos navi-

os inferiores aos que, porventura, enfrentassem; tendo a distância dos combates passado de três quilômetros para oito e dez, a artilharia deveria ter seu calibre aumentado para ser efetiva, o que exigia navios de maior tonelagem para suportá-la; com os combates sendo travados em distâncias muito maiores, os tubos torpédicos tornavam-se desnecessários nos navios capitais; a artilharia secundária, para enfrentar as forças ligeiras adversárias, também de maior porte, deveria ter seu calibre ampliado; a blindagem dos navios capitais deveria ser aumentada, de molde a proteger as máquinas, a torre de comando e a estação radiotelegráfica; o navio capital ideal para as novas linhas de batalha deveria ter como modelo o inglês *Dreadnought*; os cruzadores-couraçados deveriam ser substituídos por cruzadores leves esclarecedores (*scouts*), mais rápidos e mais baratos, armados com canhões de médio calibre; os *destroyers* substituiriam os caça-torpedeiros e deveriam ser em número bem maior que os do Programa de 1904, pois cinco deles, mais um *scout*, acompanhariam cada encouraçado; um navio-mineiro seria indispensável, pois as minas submarinas haviam demonstrado sua eficácia na guerra russo-japonesa, que era, conforme se afirmava, o novo paradigma. (23)

Findara-se, assim, o ano de 1906 sem que houvesse qualquer modificação para melhor na esquadra brasileira, cujo estado afirmara Júlio de Noronha ao assumir a pasta, quatro anos antes, estava tão empobrecido que nem sequer contava com uma verdadeira unidade de combate, na moderna acepção do termo. Fora vã a insistência quase desesperada de Rio-Branco para rapidamente dotá-la de melhores meios, conforme já mostrei.

* N.R.: Do JFS 1917: *Almirante Grau e Cel. Bolognesi*: 1906 - 3.200 tons. - 2/6 - 8/14 pdr - 2 TLT/18 - 24 nós.

Tal descuido, ou a busca do ideal, enervava o Barão, que necessitava de respaldo militar imediato para solucionar nossos problemas de fronteiras com os vários vizinhos.

No final de 1906, continuando ele na pasta, novos problemas surgiriam, desta vez na outra margem do Rio da Prata, tranqüila desde a apoteótica visita de Roca ao Rio de Janeiro e a retribuição de Campos

Sales, na famosa Divisão Branca (*Riachuelo, Barroso e Tamoio*) que foi a Buenos Aires em 1900. (24)*

Logo no início daquele ano faleceu Bartolomeu Mitre, sincero amigo do Brasil; pouco depois, desapareceu o Presidente Manuel Quintana e igual destino teve Carlos Pellegrini. Ao assumir a presidência o Vice-Presidente Alcorta, o país parecia assustado com a perspectiva do aumento

QUADRO Nº 2

PROGRAMA DE 1906

Três Couraçados de 7.250 toneladas	Três Scouts de 3.100 toneladas	Quinza Destroyers de 650 toneladas	Três Submarinos (Características indefinidas)	Um Navio-Hidrográfo de 1.200 toneladas	Um Navio-Mineiro de 1.500 toneladas
Comprimento: 165 metros Boca: 25,30 metros Pontal: 7,65 metros	Comprimento: 120 metros Boca: 12 metros Calado: 4,5 metros	Comprimento: 75 metros Boca: 7,18 metros Calado: 2,31 metros	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: fit-content; margin: auto;"> Veja fotos na RMB do 4º trim/2002, pág. 187. </div>		
12 canhões de 205mm/45cal 22 canhões de 120mm 8 canhões de 47mm	10 canhões de 120mm 6 canhões de 47mm 2 tubos torpédicos	2 canhões de 101mm 4 canhões de 47mm 2 tubos torpédicos			
Velocidade: 21 nós	Propulsão de turbinas Velocidade: 27 nós	Velocidade: 27 nós			

do poderio da Esquadra brasileira; Estanislau Zeballos, o plenipotenciário que perdera para Rio-Branco a questão de Palmas, era então o que mais pugnava pela ampliação do poderio militar argentino, para "conter pela força os arremessos conquis-

tadores do Brasil". (25) Exatamente ele seria o Ministro das Relações Exteriores de Alcorta e poria abaixo, como castelo de cartas, toda a aproximação conseguida por Roca e Campos Sales, que evitara a corrida armamentista entre os dois países.

* N.R.: Do JFS 1917 e 1908 (*Tamoio*). *Riachuelo*: 1889; 5.700 tons. - 4/9'4 - 6/4'7 - 5 TLT - 16 nós. *Barroso*: 1896; 3.450 tons; 6/6 - 4/4'7; 20 nós. *Tamoio*: 1896; 1.030 tons; 2/4'7 - 6/6 pdr - 3 TLT/14; 23 nós.

Em abril de 1906, já Rio-Branco dera notícia a Júlio de Noronha da criação de uma comissão naval argentina, presidida pelo Contra-Almirante Manuel Garcia para, na Europa, estudar a construção de navios de guerra para a Armada portenha. (26)

Alarmava-se desnecessariamente o país platino, pois com ele inexistiam, por parte do Brasil, quaisquer pendências; os nossos problemas concentravam-se no Peru, já prestes a receber seus dois cruzadores *Almirante Grau* e *Bolognesi* (fevereiro de 1907). No entanto, sob a influência de Zeballos e por ele insuflada, a imprensa de

Buenos Aires quase diariamente cuidava do *aumento de la escuadra brasileña* e Rio-Branco disto mantinha informado seu colega Alexandrino (27); o mesmo fazia Alexandrino, repassando ao Barão as informações que, de Londres, enviava-lhe o Capitão-Tenente Arman-

do Burlamaqui; a Argentina já iniciara suas encomendas, tendo a seu serviço o construtor naval Sir William White. Para o Barão, entretanto, o problema era ainda o peruano, pelo que insistia com Alexandrino para que colocasse canhoneiras no Amazonas (Rio Solimões) e Mato Grosso (Rio Paraguai); escreveu ele a Alexandrino que "desde 1903 tenho pedido que cuidemos rapidamente de ter no Amazonas uma flotilha numerosa e eficaz, em caso de necessidade de conter os nossos vizinhos peruanos, os quais muito metodicamente e com todas as possíveis reservas se vão armando"; no entanto, aproximando-se o período de negociações decisivas sobre a

nossa questão de limites, "estamos na Amazônia em condições de inferioridade que hão de tornar mais intransigentes os nossos contendores". (28)

Embora na Inglaterra fosse bom o andamento dos navios do Programa de 1906 e do seu possante armamento, a Rio-Branco o que interessava de imediato eram os navios fluviais a que me referi no início deste trabalho e que haviam sido objeto da correspondência dele com Alexandrino, no início de 1908. Havia que solucionar a pendência com o Peru, o que só viria a ser con-

seguido em 8 de setembro de 1909! Até àquela data, passou Rio-Branco a bater-se em duas frentes, pois Zeballos não descartava de seus propósitos e buscava, a todo o custo, armar a Argentina e insistia em criticar severamente o Programa Naval de 1906.

Isto levou Armando Burlamaqui de Londres à Itália para visitar a firma Orlando, de Livorno, da qual a Argentina tentava adquirir os cruzadores *Pisa* e *Amalfi*, que estavam em construção pela Orlando para a Marinha italiana; havia ainda um terceiro cruzador na carreira, que provavelmente seria lançado ao mar em dois meses; estava ele à venda e Burlamaqui achou que, como não tinha ainda pavilhão, "bem pode cahir sob o argentino si quasqr [sic] circunstancias de sua política obrigarem-n'o a tomar precauções de defesa imediata". (29)

O gênio de Rio-Branco imediatamente atinara com as dores de cabeça que Zeballos certamente lhe traria, pelo que deslocou Domício da Gama, de sua inteira confiança, de Lima para Buenos Aires e

Tal descuido, ou a busca do ideal, enervava o Barão, que necessitava de respaldo militar imediato para solucionar nossos problemas de fronteiras com os vários vizinhos

* N.R.: Do JFS 1917: *Pisa* e *Amalfi*: 1907 - 10.600 tons - 4/10 - 8/7'5 - 3 TLT/18 - 22,5 nós.

outro dos seus, Gastão da Cunha, para Assunção.

Enquanto isto ocorria, preparava-se a Armada brasileira para receber seus novos e poderosos navios. No início de 1908 o Vice-Almirante João Justino de Proença solicitou à nossa Legação em Londres que obtivesse, via *Foreign Office*, "os regulamentos [da Royal Navy] que regem as experiências a que são submettidos os *destroyers* antes de aceites pelas autoridades navaes". Antes de atender ao pedido, o Almirantado britânico desejava saber qual o número de navios em construção, se o armamento principal era de 12" ou 13", a velocidade nas experiências e o tipo das máquinas. (30)

Logo em 7 de maio veio a resposta de Alexandrino: os couraçados seriam três, dois já em construção e o terceiro a ser iniciado em 1909; os canhões seriam de 12", a velocidade 21 nós, as máquinas dos dois primeiros seriam reciprocativas* e a do terceiro turbina. (31)

Começaram, na ocasião, a correr boatos de que o Governo brasileiro venderia os encouraçados então em construção em Barrow-in-Furness pela Vickers e em Newcastle-On-Tyne pela W. C. Armstrong Whitworth, boatos que foram logo desmentidos pela nossa Legação em Londres, em nota ao conceituado *Times*. Rio-Branco, mantido a par do que ia ocorrendo a respeito das construções em andamento, sempre transferia as informações a Alexandrino; o mesmo ocorria com relação a boatos e intrigas que se faziam na América do Norte sobre o mesmo assunto; no Arquivo do Itamaraty encontram-se cópias dos múltiplos ofícios sobre o tema, inclusive enviando recortes de jornais que publicavam aqueles boatos e intrigas.

Tantas fez Zeballos para azedar as relações argentino-brasileiras que Alcorta acabou por dispensá-lo do cargo, nomeando em seu lugar Vitorino La Plaza. Quando Domício da Gama apresentou credenciais, Zeballos já deixara o ministério, mas não esmorecera sua fúria panfletária; por isso, Domício aconselhou o Barão a manter o silêncio como a melhor maneira de neutralizá-lo. (32)

Mal recebera esta carta, estourou como uma bomba o caso célebre do *telegrama número 9*, bastante conhecido para ser aqui tratado. A ação pronta, honesta e inteligentíssima de Rio-Branco definitivamente arrasou Zeballos.

Embora desfeita a falsificação, ficaram cicatrizes, pelo que Domício da Gama, sempre atento, apressou-se em participar a Rio-Branco que a Esquadra argentina cruzaria nas costas do Brasil e pediu-lhe que não considerasse as manobras como provocação.

Disto deu ciência o Barão ao Almirante Alexandrino, em ofício que concluiu com sensatos e oportunos conselhos. Depois de afirmar que as "nossas relações com aquele Governo estão em bom pé depois de retirada do Sr. Zeballos e hontem foi aprovado unanimemente na Camara dos Deputados o tratado de arbitramento geral entre o Brasil e a Argentina. Entretanto apesar de não haver, em minha opinião, motivo algum para receiar manifestações inconvenientes e desagradáveis, é talvez prudente que, mui discretamente, sem que os reporteres de jornaes sejam informados, aproveitemos o ensejo para exercícios militares de defesa, tendo bem preparadas as fortalezas do porto do Rio de Janeiro, as torpedeiras e os elementos de que dispomos, mas sem nenhuma ostentação e sem informação aos jornaes.

* N.R.: Máxima alternativa, denominada, na época, de reciprocativa.

Dessas medidas poderíamos tratar hoje no despacho com o Presidente". (33)

Avizinhava-se o ano de 1909, quando seria solucionado o nosso último problema de fronteiras, os créditos para o rearmamento argentino seriam aprovados, tranquilizando algo a opinião pública portenha. Roque Saens Peña seria eleito presidente e faria apoteótica visita ao Brasil (tudo nos une, nada nos separa), começariam a chegar os primeiros navios do Programa Naval de 1910 (alguns contratorpedeiros, dos dez construídos, da classe *Pará*).

Rio-Branco, após insana luta, que lhe levou a saúde pelo bem da pátria, escreveu longa carta a seu bom amigo Domício da Gama, que tanto o tinha auxiliado, notadamente em Lima e Buenos Aires, na solução de difíceis problemas diplomáticos, para os quais necessitava forte respaldo militar, mas não o obtivera tempestivamente: embora o apoio que, com seu gigantesco renome e conceito, dera aos ministros militares, mesmo assim, não fora consultado nas duas investidas da Marinha para renovar a sua força naval.

A carta que aqui transcrevo na íntegra é a mais cabal prova do interesse do Barão do Rio-Branco – o maior brasileiro do século XX, não temo afirmar – pela nossa defesa, e da sua incomparável visão de como deveriam ser estruturadas aquelas forças militares.

Não demoraria, com a Primeira Guerra Mundial, a ficar provado que o Programa Naval de 1906 não era o melhor para o País, pois logo se tornou superado e os gigantes encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo* jamais seriam utilizados como vasos de guerra nos conflitos externos em que o Brasil se envolveu. Eis o desabafo do Barão e atentem os leitores para sua corretíssima visão:

"Ao Sr. Domício da Gama
Rio, 15 de Dezembro de 1908.

Caro amigo e Sr. Gama,

Tenho apreciado muito as suas cartas e espero a que me annuncia no seu telegramma 71 e deve chegar amanhã pelo *Avon*.

Estamos de accordo em tudo, mas eu não tenho neste nosso meio e na situação em que nos achamos, a liberdade de proceder que o Senhor parece suppôr.

Quanto ao N° 9:

O *Paiz*, a *Noticia* e a *Gazeta*, sem, previa consulta, deram logo artigos dizendo que bastava a publicação feita no *Diario Official* para que ficassem desaffrontados, não havendo motivo para que esperassemos ou pedissemos explicações. No mesmo sentido me falou David Campista, o provavel futuro Presidente. O actual falou-me muito amigavelmente no incidente seu com La Plaza do Jockey Club, achando que o Senhor se exaltara e que particularmente eu lhe fizesse notar a conveniencia de mostrar-se sempre calmo, embora ferino. Penso tambem que o fortiter in re suaviter in modo é a regra que devemos observar.

Hontem, tambem muito amavelmente, o Presidente achou fortes de mais as duas ultimas *Vareas* do *Jornal*, a de hontem, contra a equivalencia, e a anterior, contra La Plaza, creio que no dia 11, sobre a publicação da *interview* Regis.

Quanto ao nosso estado de defesa:
É o mais lastimavel possivel.

Ha dias verificou-se que a nossa fraquissima esquadra está quasi sem munições para combate. Telegraphou-se pedindo á Inglaterra com urgencia esse elemento indispensavel para alguma honrosa ainda que inutil resistencia. Prevendo que no periodo das novas construcções poderia o tresloucado Governo Alcorta pensar em alguma aggressão ao Brasil, – idéa essa discutida em Buenos Aires há dois annos, – pedi ao Presidente Rodrigues Alves, com o então Ministro da Marinha Noronha, a compra de uns navios de guerra inglezes

compra que nos daria logo esquadra superior á Argentina, pondo-nos ao abrigo de qualquer premeditado insulto. Nada conseguí. Há mezes, regulando-me por indicações de um bem informado official de marinha, propuz a compra immediata de dois navios da armada ingleza. O Presidente Affonso Penna estava inclinado a essa proposta, mas o meu collega Alexandrino de Alencar mostrou-se decididamente contrario a ella, receiando que viesse prejudicar a inteira execução do seu programma de navios mais modernos e perfeitos.

Por terra, não estamos em menos deploraveis condições. Linhas telegraphicas em construção, estradas de rodagem, caminhos de ferro, miseraveis picadas, tudo é estrategico. As brigadas, na nova organização do exercito, também são chamadas agora estrategicas. E com tudo isso, nada temos. Em artilharia, porque insisti muito em 1904 quando o Perú encommendou seis baterias de seis canhões de tiro rapido, fizemos igual encommenda. Temos, portanto, apenas 36 canhões modernos de campanha, e encommendámos agora 48, ou 12 baterias de 4. Ficaremos com 84 canhões. Os Argentinos já têm, foi dito na discussão, - 500, e o projecto mais moderado, que é do Senado argentino, mandava encommendar mais 40 baterias de 6. isto é, mais 240 canhões.

Por mais que eu peça aos ministerios militares que guardem reserva sobre os melhoramentos emprehendidos, tudo é logo dado a publico pelos reporters que passam o dia nessas repartições. É o systema do bombo, com que alarmamos os visinhos produzindo a impressão de que nos armamos até aos dentes, quando a verdade é que muito pouco fazemos e com grande lentidão e enorme despeza. Nas visinhanças de Iquitos os Peruanos têm 20 canhões de tiro rapido que podem facilmente seguir, pelo Ucayale, para os

varadouros do Juruá e do Purús. Nós não temos um só no Amazonas.

Em taes condições, comprehende o Senhor o aborrecimento que sinto e as preocupações que tenho. Só nos amparam ainda a força moral e o antigo prestigio que nos restam dos tempos já remotos em que havia providencia nesta terra.

Tenho estado em correspondencia com Joaquim Nabuco que só nestes ultimos dias ficou comprehendendo a gravidade da situação e conversou com Root. Preparei-me para o peor, para o caso de termos de retirar a nossa Legação d'ahi, manifestando-nos queixosos das manifestações inamistosas que temos recebido.

A resposta foi esta (12 de Dezembro):

'I beg you say Baron-Rio Branco Government U. S. sincerely hopes there will be no occasion for withdrawal of Brazilian representation from Argentina, but if deplorable event should occur U. S. would consider an honor perform office friendship in directing its representative to take charge of brasilian archives and brasilian interests in Argentina'.

Convem estreitar relações com o Ministro Americano e ganhar a sua confiança para que elle não se deixe influenciar pela athmosphera de odio e prevenções contra o Brasil em que vive. Devo informal-o de que dias antes Root se offerecera a Nabuco para tratar da equivalencia naval

Não se exalte nunca ahi. Affecte a maior calma. Isso não fica mal a ninguem.

Agora mesmo sahe d'aqui um official de marinha que me trouxe desagradavel noticia, ignorada por Alexandrino de Alencar e por mim. O Campista disse-lhe que trabalha para que se venda á Inglaterra o segundo *Dreadnought* ... O terceiro ainda não está começado, apesar do estaleiro se offerecer para começal-o desde já sem desembolso para o Governo antes da

data primitivamente indicada para o começo do trabalho.

Se cedemos á Inglaterra o segundo encouraçado, ficaremos desmoralizados. Todo o mundo dirá e a Argentina espalhará que cedemos á pressão do Governo de Buenos Aires.

Hoje irei falar nisso ao Presidente.

Sabe como as cousas se passam aqui. No despacho colectivo cada Ministro trata com o Presidente. Os outros conversam. Por isso só chego no fim do despacho. Os assumptos mais importantes são tratados com o Presidente fóra do despacho.

Não fui ouvido sobre o primeiro plano naval, nem tampouco sobre o segundo. Pelo primeiro teríamos seis encouraçados; pelo segundo deveríamos ter tres muito maiores. Com isso e o barulho que se fez na imprensa, assustamos a Argentina. Com seis encouraçados menores estaríamos melhor. Poderiam operar no Rio da Prata. Se perdessemos um ou dois em combate, ficariam quatro ou cinco para combater. E com os tres monstros? Desarranjados ou destruidos dois, ficaremos apenas com um.

Não concorri para a adopção d'esses planos. Mas, adoptado um, e depois de todo o ruído feito do nosso lado e das ameaças dos órgãos do actual Governo argentino, entendo que recusar, modificando o plano, é um vergonhoso desastre e um golpe mortal no nosso prestígio.

Vou ver se posso conjurar esse perigo, mas não tenho grande esperança de ser bem succedido. A preocupação do Presidente e do Campista é a situação financeira. Gastaram-se milhares de contos com a desnecessaria Exposição Nacional e outras cousas. A renda aduaneira decresceu. Só se pensa hoje em economias e em augmentar os já horrorosos impostos, sem reflectir que a renda augmentaria se reduzissimos os direitos aduaneiros sobre muitos productos que o povo não pôde

comprar agora e compraria amanhã se esses direitos fossem reduzidos.

Não há tempo para mais hoje.

Os telegramas cifrados de mais importancia e franqueza é melhor que os mande para que o Cunha os transmita de Montevideo. Um estrangeiro que aqui esteve hontem mostrou-me a facilidade com que os pôde decifrar.

Vou pensar em alguma combinação que difficulte a decifração.

Recebi carta de Larreta em que agradece o que obtive para o caso do Banco Español e fala no Senhor com muito elogio.

Sempre seu

Rio-Branco (34)";

CONCLUSÕES

Quando o Barão do Rio-Branco assumiu o Ministério das Relações Exteriores, no início de dezembro de 1902, antevia o Governo Rodrigues Alves sérios problemas de fronteiras com duas repúblicas que confinavam com o Brasil: a Bolívia e o Peru.

O Barão, que, com tanto brilho e saber, defendera o País nas arbitragens de Palmas (Argentina) e da Guiana Francesa (França), não desejava, nas novas negociações, recorrer ao arbitramento, preferindo a negociação direta com as duas repúblicas, talvez na suposição de que a arbitragem seria demorada e os argumentos histórico-geográficos não eram bastante seguros para levar o Brasil, sem dificuldades, a soluções insofismavelmente a nosso favor.

Descartada a arbitragem e havendo, tanto a Bolívia quanto o Peru, pretendido recorrer às armas, a Bolívia, para expulsar Plácido de Castro e seus companheiros dos territórios acreanos que haviam ocupado, igualmente, pela força das armas; o Peru, não aceitando o Tratado de Petrópolis, afir-

mava que nele haviam sido negociadas terras que, por direito, lhe pertenciam.

Necessitava assim Rio-Branco, desde o início de sua gestão no ministério, o respaldo das nossas Forças Armadas, Marinha e Exército portanto.

Infelizmente, a Armada, pela voz de seu próprio ministro, Almirante Júlio César de Noronha, estava, após as turbulências da Revolta da Armada, em precaríssimo estado, quer no seu material flutuante, quer no adestramento e moral de sua oficialidade. As poucas aquisições de navios que se haviam feito não tinham obedecido a um plano adequado, estando longe de restabelecer o prestígio que a Marinha Imperial sempre gozara.

Não muito diferente era a situação do nosso Exército.

Com sua larga visão e a experiência adquirida nos longos anos em que servira na Inglaterra, percebeu Rio-Branco que qualquer plano naval, por melhor que fosse, levaria anos para ser elaborado, e ainda outros para que fossem construídos os navios dele decorrentes. Em face disto, iniciou o Barão verdadeira catequese junto a Noronha e a oficialidade naval para que o Brasil logo adquirisse os melhores navios então no mercado, indicando-os seguidamente ao Ministro da Marinha. Infelizmente, Rio-Branco não conseguiu convencer Noronha e quando este, quatro anos depois, transferiu o Ministério ao Almirante Alexandrino Faria de Alencar, nenhuma encomenda fora feita e já se discutia a validade do Programa de 1904 e a necessidade de modificá-lo, em face, dizia-se, dos ensinamentos colhidos na guerra russo-japonesa (1905).

Novos estudos (obviamente com as correspondentes delongas) conduziram a Marinha ao ambicioso Programa de 1906 (ou programa Alexandrino); com isto, dos três navios capitais, tipo *dreadnought*, de que deveria constar o programa, dois leva-

ram quatro anos até aportarem ao Rio de Janeiro e o terceiro deles foi vendido quando ainda estava na Inglaterra.

No meio tempo, o Barão do Rio-Branco esteve às voltas com a Questão Peruana e a agressividade do argentino Estanislau Zeballos, sem que dispusesse de Forças Armadas adequadas para respaldar sua ação, embora constantemente reclamasse junto aos ministros militares das nossas enormes deficiências e dos perigos que corriam as gestões que efetuava; simultaneamente, continuou a apontar navios disponíveis para aquisições e a maneira mais rápida e eficiente para fazê-las, inclusive aventando a hipótese de aquisição antes da aprovação do crédito pelo Congresso, pois estava seguro de que a obteria, tão fortes eram os seus argumentos.

Felizmente para o Brasil, graças aos gigantescos dotes diplomáticos do Barão do Rio-Branco, tanto os limites com o Peru quanto a agressividade de Zeballos foram resolvidos, mesmo com os precários meios militares que possuíamos, sem que houvesse o recurso às armas.

O programa de 1906 – diga-se que a perspectiva do tempo nos mostra que o de 1904 era bem mais compatível com as nossas necessidades da época – foi tão ambicioso que, durante algum tempo, tivemos os maiores encouraçados do Mundo (*Minas Gerais* e *São Paulo*). Dele restou a lição que, felizmente, tem norteado a Marinha do nosso tempo: os meios flutuantes dela devem ser sempre compatíveis com as missões previsíveis e seus navios dimensionados de forma a manterem-se constantemente operativos e suas tripulações altamente adestradas com os recursos disponíveis no seu orçamento. Por tal razão, tem papel fundamental o prestígio do Ministério das Relações Exteriores, ao trabalhar sempre em comum acordo com o Ministério da Defesa, pois tudo o que concerne à Marinha

também deve ser estendido ao Exército, à Força Aérea e à nossa política exterior.

Para que isto possa acontecer, a opinião pública e seus representantes legítimos, os congressistas, devem ser continuamente informados sobre aquelas missões

e postos a par das forças necessárias a bem desempenhá-las.

Concluo, assim, este trabalho voltando a lembrar o aforismo usado pelo Barão do Rio-Branco escrevendo ao seu colega Almirante Alexandrino (1908): *Si vis pacem* -

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<NOMES> / Rio Branco, Barão de /; Crise com Peru; Crise com Bolívia; Crise com a Argentina; Programa Naval Júlio de Noronha; Programa Naval Alexandrino de Alencar;

PERCEPÇÕES DE PRISÃO*

AMERICANA

Prisão é um local onde indivíduos que cometeram desvios de comportamento social são punidos. Esses atos foram frutos de seu livre-arbítrio e seu arrependimento ou recuperação é uma opção pessoal.

BRASILEIRA

Prisão é um local onde indivíduos que cometeram desvios de comportamento social são reeducados. Esses atos foram frutos de injustiça social, que não merecem arrependimento e sua recuperação é uma obrigação da sociedade.

* N.R.: Observação de um juiz americano, professor na área de direito da Universidade de Harvard quando lhe foi feita pelo Almirante Fiuza observação a respeito dos presos que eram vistos todos os dias capinando à beira da estrada com uma bola de ferro acorrentada aos pés. Colaboração do Vice-Almirante Ronaldo Fiuza de Castro (Fato ocorrido quando cursava o M.I.T. entre 1980 e 1982)