

## A MARINHA DO BRASIL E A PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL: REVERBERAÇÕES DO CONFLITO INTERNACIONAL NA AMAZÔNIA (1914-1917)

Pablo Nunes Pereira\*  
William Gaia Farias\*\*

### RESUMO

O artigo tem por objetivo analisar a atuação da Marinha de Guerra durante a Primeira Guerra Mundial a partir de ações ocorridas na Amazônia no período. Partimos de dois aspectos: a vigilância aos paquetes alemães, Rio Grande e Assunción, em Belém para compreensão da organização e atuação dos navios de guerra durante a neutralidade (1914-1917) e da articulação das capitânias dos portos no processo de mobilização da Reserva Naval a partir de 1915. A partir deles, estabelecemos parâmetros práticos para o entendimento de aspectos da política internacional envolvendo a neutralidade e o engajamento no conflito mundial, debates sobre a defesa de portos e costas e os fundamentos do serviço militar obrigatório dirigido à força naval. Metodologicamente, analisamos a conjuntura da Guerra através dos seus impactos sobre as ações da Flotilha do Amazonas utilizando o cruzamento de informações presentes nos relatórios produzidos pelo Ministério da Marinha e em informações de jornais sobre os eventos estudados. O artigo é dividido em duas partes organizadas cronológica e tematicamente: na primeira, estudamos a neutralidade e seus desdobramentos e, na segunda, a entrada do Brasil no conflito e a mobilização da defesa e da Reserva Naval.

**Palavras-Chave:** Primeira Guerra Mundial. Marinha de Guerra. Flotilha do Amazonas. Capitânias dos Portos. Amazônia.

### *THE BRAZILIAN NAVY AND THE FIRST WORLD WAR: REVERBERATIONS OF THE INTERNATIONAL CONFLICT IN THE AMAZON (1914-1917)*

### ABSTRACT

*The article aims to analyze the performance of the Brazilian Navy during the First World War based on the actions that took place in the Amazon during the period. We start from two aspects: the surveillance of the German steam ships Rio Grande and Assunción in Belém to understand the organization and performance of*

---

\* Doutorando em História Social da Amazônia pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Pará. Pesquisador do grupo de pesquisas Militares, Política e Fronteiras na Amazônia. Endereço eletrônico: pablopsnp@hotmail.com.

\*\* Doutor em História Social pela Universidade Federal Fluminense (2005). Professor associado IV da Faculdade de História e do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Pará. Pesquisador do grupo de pesquisas Militares, Política e Fronteiras na Amazônia. Endereço eletrônico: wgaia@ufpa.br.

*warships during neutrality (1914-1917) and the articulation of the port captaincies in the mobilization process of the Naval Reserve from 1915 onwards. From them, we established practical parameters for understanding aspects of international politics involving neutrality and engagement in the world conflict, debates on the defense of ports and coasts and the fundamentals of mandatory military service directed to the naval force. Methodologically, we analyze the conjuncture of the War through its impacts on the actions of the Amazon Flotilla using the crossing of information present in the reports produced by the Ministry of the Navy and in information from newspapers about the events studied. The article is divided into two parts organized chronologically and thematically: in the first, we study neutrality and its consequences, and in the second, the entry of Brazil into the conflict and the mobilization of defense and the Naval Reserve.*

*Keywords: First World War. Brazilian Navy. Amazon Flotilla. Port Captaincies. Amazônia.*

#### LA ARMADA DE BRASIL Y LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL: REPERCUSIONES DEL CONFLICTO INTERNACIONAL EN LA AMAZONÍA (1914-1917)

##### RESUMEN

*El artículo tiene como objetivo analizar el desempeño de la Armada durante la Primera Guerra Mundial a partir de las acciones que tuvieron lugar en la Amazonía en el período. Partimos de dos aspectos: la vigilancia de los buques alemanes Rio Grande y Assunción en Belém para comprender la organización y desempeño de los buques de guerra durante la neutralidad (1914-1917) y la articulación de las capitanías de los puertos en el proceso de movilización de la Reserva Naval desde a partir de 1915. A partir de ellos, establecimos parámetros prácticos para comprender aspectos de la política internacional que involucran la neutralidad y el compromiso en el conflicto mundial, los debates sobre la defensa de puertos y costas y los fundamentos del servicio militar obligatorio dirigido a la fuerza naval. Metodológicamente, analizamos la coyuntura de la Guerra a través de sus impactos en las acciones de la Flotilla Amazónica utilizando el cruce de información presente en los informes elaborados por la Secretaría de Marina y en información de periódicos sobre los hechos estudiados. El artículo se divide en dos partes organizadas cronológica y temáticamente: en la primera, estudiamos la neutralidad y sus consecuencias, y en la segunda, la entrada de Brasil en el conflicto y la movilización de la defensa y la Reserva Naval. Palabras clave: Primera Guerra Mundial. Armada. Flotilla Amazónica. Capitanías portuarias. Amazonas.*

## 1 INTRODUÇÃO

A discussão sobre a atuação da Marinha de Guerra Brasileira durante a Primeira Guerra Mundial a partir das principais ações desenvolvidas pela instituição

na Amazônia, especialmente em Belém, cidade que se tornou o porto defensivo da região e onde a maior parte dos navios de guerra se concentrou devido ao conflito, é o desafio deste artigo. Este debate é significativo ao estabelecimento de parâmetros concretos e práticos sobre temas envolvendo o Brasil na Grande Guerra, ao que ressaltamos a situação da neutralidade, a organização da defesa dos portos e costas e o debate em torno do serviço militar obrigatório para a Armada através da Reserva Naval.

Quanto à orientação da pesquisa, as principais fontes utilizadas foram os jornais que circularam na Amazônia durante o período, considerando que os periódicos dessa natureza permitem a análise de questões importantes sobre aspectos da Guerra e seus impactos, mesmo em espaços distantes do centro dos combates, mesmo porque o conflito internacional reverberou em diferentes partes do planeta. Tendo em vista o caráter internacional, optamos também por analisar alguns periódicos do Rio de Janeiro, então capital federal.

Da documentação produzida pela Marinha, utilizamos os relatórios ministeriais e artigos publicados na Revista Marítima Brasileira a fim de verificar as discussões técnicas em torno das formas de atuação da instituição, as medidas adotadas pelo Ministério da Marinha e também o posicionamento de oficiais ante à condução do processo, bem como a legislação que autorizava tais ações do governo brasileiro.

Consideramos que o cruzamento entre alguns aspectos do cotidiano da atuação da Marinha, na dimensão da microanálise (GRENDI, 2009) e da escala macro da Guerra, nos permite apreender em que medida a política internacional, especialmente voltada à neutralidade ou deflagração do estado de beligerância funcionava. Nesse sentido, a manutenção do caráter neutro brasileiro – portanto, de não intervenção em favor das potências aliadas (Grã-Bretanha e França) ou dos países centrais, como a Alemanha, aqui em evidência – foi feita sob ação assimétrica de vigilância da Capitania do Porto do Pará sobre os paquetes alemães Rio Grande e Assunción se comparado às mesmas ações da força naval e do governo brasileiro com as embarcações dos Aliados.

Entendemos também que as capitânicas dos portos se tornaram peças-chave no processo de organização da Reserva Naval. Essa questão foi debatida em termos nacionais e conduzida pelo Ministério da Marinha, assumindo a direção da marinha mercante e estabelecendo a instrução militar dos reservistas especiais conforme explicaremos adiante. Não obstante, destacamos que esse processo não cessou com o fim da Guerra.

A argumentação proposta está dividida em dois tópicos. A discussão é organizada em sentido cronológico e temático. O primeiro tópico trata dos anos de 1914 a 1917, período em que o Brasil se manteve em neutralidade diante da Guerra. Estudamos a neutralidade através da vigilância dos paquetes alemães Assunción e Rio Grande internados em Belém quando do início do conflito internacional,

ponderando, a partir desse processo, o estado de suspeição nas relações internacionais, a atuação dos navios da Flotilha do Amazonas e da Capitania do Porto do Pará.

O segundo tópico trata especificamente da entrada do Brasil no conflito ao lado das potências aliadas em 1917 e os desdobramentos na Amazônia especialmente pela atuação da Capitania do Porto do Pará na mobilização e instrução da Reserva Naval. Ponderamos nesse tópico também o papel do serviço militar obrigatório e das discussões sobre a mobilização e defesa do Brasil contra os inimigos externos.

## **2 A NEUTRALIDADE DA SUSPEIÇÃO: A VIGILÂNCIA A PAQUETES ALEMÃES EM ÁGUAS AMAZÔNICAS (1914-1917)**

A força naval presente na Amazônia era composta, no início da Guerra: do vapor Comandante Freitas; das canhoneiras Acre, Amapá, Juruá e Missões e dos avisos Teffé e Jutahy. Em termos técnicos, a Flotilha do Amazonas era formada, na década de 1910, exclusivamente por navios a vapor e, exceto o primeiro, todos foram destinados exclusivamente à região e comprados pelo governo brasileiro com base nas discussões técnicas sobre navios mais adaptados à navegação fluvial (FARIAS; PEREIRA, 2014).

Até o início da Primeira Guerra Mundial, essas embarcações cumpriam comissões em demarcações de fronteiras, policiamento dos rios sob ordens das Capitania dos Portos, apoio aos governos estaduais e ainda participavam do transporte de tropas e manutenção de faróis pela região, o que mudou com a conflagração do conflito e o posicionamento do Brasil ante o evento (FARIAS; VELOSO, 2018).

Mesmo que o Brasil estivesse formalmente neutro até 1917, a suspeição pública ante os navios alemães era notória, conforme apontaremos no caso de Belém. A esse respeito, chamamos atenção a alguns casos envolvendo embarcações mercantes da referida nacionalidade. O primeiro deles diz respeito ao pacote alemão Rio Grande, em 1914. Em agosto, o jornal Estado do Pará publicou o que seria um boato:

Um amigo deste jornal que nos merece fé, informou-nos que o vapor allemão "Rio Grande" desde ante-hontem de manhã toma grande quantidade de carvão, calculando-se a totalidade em mais de 1.000 toneladas e que os fornecedores deste combustível foram os srs. Fonseca & C<sup>a</sup>. A mesma informação acrescenta que ante-hontem á noite os cônsules francezes e inglez sientificaram o sr. Capitão do porto desse acontecimento.

Parece que, em consequência, a auctoridade marítima impediu a saída do vapor e proibiu que continuasse a ser suprido de carvão. O “Rio Grande”, que ainda está no Guarajá, começou novamente a receber combustível pela manhã de hontem. [sic] (ESTADO DO PARÁ, 1914a).

Há três aspectos importantes nessa notícia. O primeiro diz respeito aos “boatos”, como uma das fontes importantes sobre casos cuja realidade da Guerra parecia tocar mais o cotidiano das cidades, pois como já mencionamos, embora o teatro do conflito armado fosse europeu, a Guerra era percebida em diferentes partes do planeta. Em quaisquer outras circunstâncias, não seria estranho que um navio mercante de grande porte – como um paquete – fizesse carregamento de carvão, mas considerando o contexto global e a dimensão estratégica do carvão como combustível dos navios a vapor poderia significar a violação do tratado de neutralidade brasileiro.

O Brasil formalizou sua neutralidade cerca de uma semana antes do ocorrido, através do decreto 11.037 de 1914 e, uma das principais preocupações era a presença de embarcações nos portos brasileiros, proibindo “que se preparem ou armem corsários” (art. 3º), “exportação de artigos bélicos dos portos do Brasil para os de qualquer das potências beligerantes” (art. 4º) e “exportar ou favorecer direta ou indiretamente a remessa de qualquer material de guerra a um dos beligerantes ou aos beligerantes” (art. 5º).

Segundo Carlos Daróz, a situação complexa ocorria porque a Alemanha era o segundo país com maiores negociações comerciais com o Brasil, atrás apenas da Grã-Bretanha, o que significava trânsito intenso de navios alemães nos portos do país (2016, p. 32). O autor ainda aponta que 44 navios alemães e 2 austro-húngaros foram internados, pedindo refúgio para não serem aprisionados por navios dos países aliados, dos quais 2 em Belém: o Assunción e o próprio Rio Grande, permanecendo nessa condição até 1917, quando foram apropriados pelo governo federal diante da entrada na Guerra.

O segundo aspecto é que os cônsules de Grã-Bretanha e França “cientificaram o sr. capitão do porto”, isto é, comunicaram a Capitania sobre o ocorrido esperando a fiscalização e possível repressão se os boatos fossem verdade. Assim como os jornais tinham informantes, os cônsules também os tinham e isso dá conta à dimensão estratégica que a diplomacia assumia, pois, eventuais ajudas à Alemanha configurariam uma hegemonia militar sobre o oceano Atlântico.

O outro lado do contato dos diplomatas com o capitão do porto é o quanto as relações entre essas autoridades e a pressão política entre os interesses de França

e Grã-Bretanha eram assimétricos aos oficiais de Marinha na região se comparados com a Alemanha, um exemplo claro foi a visita, cerca de 8 meses antes do incidente, do cruzador inglês HMS Glasgow a Belém.

Em 2 de dezembro, o Glasgow aportou na cidade e, durante os dias em que permaneceu, toda a sua oficialidade participou de uma série de festejos promovidos pela colônia britânica com a chefia do cônsul Geo Michell e do vice-cônsul James Bremmer (ESTADO DO PARÁ, 1913, p. 1), dos quais fez parte o ajudante de ordens da Capitania do Porto e do Arsenal de Marinha do Pará, primeiro-tenente João Baptista Lauro. Na ocasião, o jornal Estado do Pará caracterizou o navio como “bellonave da mais poderosa marinha do mundo”. Durante a estada, os oficiais e autoridades diplomáticas britânicos se reuniram ao governador do Pará, Enéas Martins e com os gerentes ingleses W. Binns, da Pará Electric, e Southgate, da Port of Pará, que administrava o porto da cidade.

A presença de um navio de guerra como o Glasgow nos portos amazônicos é um exemplo interessante do caráter duplo da diplomacia imperialista. Como espaço de sociabilidade política, os eventos e festejos envolvendo visitas de navios militares aproximavam autoridades dos diplomatas e estreitavam relações (MOURA, 2008). No entanto, essa presença também representava a ostentação do poder militar sobre as águas amazônicas, o que consideramos alinhado à perspectiva da diplomacia da canhoneira, isto é, a utilização do poder bélico como mecanismo de hegemonia política internacional<sup>1</sup>, afinal isso representaria muito bem a presença do Reino Unido na Amazônia.

Este ponto é simbólico em relação ao Glasgow, já que ele foi um dos principais navios militares da esquadra aliada que atuou no Atlântico, pois segundo Daróz, o referido cruzador perseguiu e interceptou, em agosto de 1914, o cargueiro alemão Santa Catharina no arquipélago dos Abrolhos, afundando-o e “tornando-se a primeira vítima da guerra em águas brasileiras” (DARÓZ, 2016, p. 34).

Em termos comparativos, a assimetria em relação aos casos do Rio Grande e do Glasgow é evidente e diz respeito ao terceiro aspecto da questão. A Capitania do Porto do Pará impediu a saída do Rio Grande do porto e interrompeu seu abastecimento de carvão naquele momento. Cerca de dois meses depois:

Hontem, cerca de 3 horas da tarde, o paquete allemão Rio Grande, que se achava ancorado em frente a guarda-moria, levantou ferro.

---

1 Para mais informações sobre a diplomacia da canhoneira, recomendamos o texto do dicionário de verbetes do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC) sobre: <https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/DIPLOMACIA%20DAS%20CANHONEIRAS.pdf>. Acesso em 13/07/20.

Sendo percebido pela canhoneira Missões, que também se achava ancorada perto daquele paquete, imediatamente fez detonar um de seus canhões dando um tiro de aviso com pólvora secca e içando o mariate com signal intimidativo: - Fundei e imediatamente -; também de bordo daquele paquete foi incontinentemente içado o mariate com o signal, respondendo: - Vamos mudar de ancoradouro.

Effectivamente, momentos depois o paquete Rio Grande poz-se em marcha, indo lançar ferro perto da barra, onde já se achava a canhoneira Amapá e também lá ficou estacionada.

O procedimento da canhoneira Missões justifica-se porque o Rio Grande não estava convenientemente despachado para deixar o ancoradouro [sic] (ESTADO DO PARÁ, 1914b, p. 3).

O estado de prontidão a que se refere o jornal foi o processo de policiamento da costa determinado pelo Ministério da Marinha em acordo com o Ministério das Relações Exteriores, disposto da seguinte forma: os contratorpedeiros faziam o patrulhamento de Santa Catarina ao Piauí; cruzador Tiradentes ficou aportado na Bahia; o cruzador Barroso, em Pernambuco e os encouraçados Deodoro e Floriano, seguiram para o Rio Grande do Sul; os estados do Pará e Maranhão eram policiados pelos navios da Flotilha do Amazonas e no Rio de Janeiro, o policiamento e defesa eram de responsabilidade dos encouraçados Minas Gerais e São Paulo, dos cruzadores-*scout* Bahia e Rio Grande do Sul, além dos cruzadores-torpedeiros Tamoyo, Tymbira e Tupy (PERRY, 1914, p. 402).

No caso específico de Belém, provavelmente, estado de prontidão significava a vigilância sobre o Rio Grande. O expediente da guarda-moria designava, diariamente, dois guardas para serviço especificamente na área onde se encontrava ancorado o paquete, conforme o jornal Estado do Pará informava frequentemente. É provável que, por isso, a informação do levantar dos ferros do navio motivou o acionamento da canhoneira Missões que estava de prontidão. A desconfiança mútua levou a canhoneira a se preparar para o engajamento e fez o navio mercante sinalizar rapidamente demonstrando que estava trocando de ancoradouro. Qualquer movimentação deveria ser previamente comunicada à Capitania do Porto para que essa tomasse as medidas de acordo com a ocasião e considerando as estratégias de segurança naval.

A vigilância dos portos pressupunha que uma canhoneira estivesse em prontidão diariamente, tendo como sobreaviso um navio na “escolta”, seguindo tabelas publicadas a cada 15 dias, por exemplo, a seguinte, de 16 a 30 de julho de 1915:

**Tabela 1 - Serviço de prontidão das canhoneiras da Flotilha do Amazonas em Belém (1915)**

Dia	Dia da semana	Prontidão	Escolta
16	Quarta	Missões	Amapá
17	Quinta	Missões	Teffé
18	Sexta	Amapá	Jutahy
19	Sábado	Amapá	Teffé
20	Domingo	Jutahy	Missões
21	Segunda	Jutahy	Amapá
22	Terça	Missões	Teffé
23	Quarta	Missões	Jutahy
24	Quinta	Amapá	Missões
25	Sexta	Amapá	Missões
26	Sábado	Jutahy	Teffé
27	Domingo	Jutahy	Missões
28	Segunda	Missões	Amapá
29	Terça	Missões	Teffé
30	Quarta	Amapá	Jutahy

Fonte: JORNAL ESTADO DO PARÁ (1915, p. 4).

Em novembro, o paquete Assunción foi internado no porto de Belém e, diferente do Rio Grande, de fato foi detido e aprisionado. Segundo os jornais analisados, esse paquete teria pedido refúgio no porto de Santos, mas “conseguiu burlar a vigilância das autoridades [...] fazendo-se ao mar” (CORREIO DA MANHÃ, 1914, p. 2) em agosto. O Assunción, ao sair de São Paulo, acabou por recolher a seu bordo passageiros do vapor inglês Vandyck / Wandycck, que foi apossado pelo cruzador alemão Carlsruhe em 22 de outubro a 200 milhas da costa (CORREIO PAULISTANO, 1914, p. 2), provavelmente já próximo ao Pará, uma vez que seguia para os Estados Unidos.

A parada em Belém ocorreu para deixar os passageiros de 1ª e 3ª classes do Vandyck, mas o vapor acabou sendo detido pela Capitania e conduzido por dois navios da Flotilha do Amazonas, “fundeadado atrás do Arsenal do Pará” (JORNAL DO COMMERCIO, 1914, p. 5). Além desses, o paquete Assunción foi vigiado ainda por uma força do 47º Batalhão de Caçadores. Esse é um dos pontos interessantes de inflexão onde o refúgio, para evitar a tomada das embarcações por navios de guerra britânicos ou franceses, opõe a efetiva proteção em um país neutro com o aproveitamento da condição de país neutro para manobras. Nesse sentido, a Gazeta de Notícias do Rio de Janeiro informou ainda que o Rio Grande, no mesmo dia em que o primeiro fora detido, “recebeu mais de 17 rezes de gado abatido, revelando desse modo o seu plano de fuga” (GAZETA DE NOTÍCIAS, 1913, p. 9).



Diferente da solicitação de refúgio, a determinação de não saída dos portos por navios mercantes dos países em guerra foi ordenada pelo Ministério das Relações Exteriores em 16 de setembro, atribuindo aos capitães de portos a responsabilidade pelo cumprimento (BRASIL, 1915b, p. 51). No âmbito das suspeições, do ponto de vista diplomático e militar, há outro fator a ser considerado sobre a vigilância desses navios: os sistemas de comunicações.

A comunicação via telégrafo sem fio (ou radiotelegrafia) foi alvo de alguns dos primeiros embates diplomáticos quando do início da Guerra. Segundo o ministro Lauro Muller,

O Governo Brasileiro, sicente das restricções estabelecidas pelos Governos da Grã-Bretanha e da Frnaça, para os serviços internacionaes de telegraphia e radio-telegraphia, viu-se na necessidade de também adoptar medidas de accôrdo com aquellas restricções.

[...]

A Circular n. 156, de 7 de Agosto, indicou as linhas pelas quaes podia ser encaminhado o serviço telegráfico do Brasil para a America Central e do Norte; declarando que tal serviço não soffria censura, quando redigido em *linguagem clara*, e impondo a condição de apresentação do Coridgo, para o serviço redigido em *linguagem convencional e cifrada*.

A Circular n. 170, de 12 de Agosto, declarou que o serviço telegráfico procedente do Brasil, para ser encaminhado pelas linhas terrestres e pela via Galveston, podia ser acceito, a risco do expedidor, quando dirigido par a Grã-Bretanha, Frnaça, Belgica, Paizes-Baixos, Dinamarca, Italia, Hespanha e Portugal; não sendo aceitos telegrammas para quaisquer outros paizes europeus. Accrescentou, ainda, que tal serviço devia ser redigido em *linguagem clara*, em francez ou em inglez, com a assinatura do expedidor, e ficando sujeito a censura naqueles paizes;

[...]

Desde então, ficou prohibido o uso dos Codigos telegrphicos, isto é, o emprego da *linguagem convencional e cifrada*, na correspondência telegraphica dirigida do Brasil para a Europa. Tal linguagem só ficou permitida para os telegrammas destinados ao paizes da America; mediante, porém, a apresentação do Codigo que houvesse sido empregado para a redação da correspondência [sic] (BRASIL, 1915b, p. 55-56).

A dimensão da guerra de comunicações se configurou na medida em que o art. 6º do decreto de neutralidade proibia que países em conflito montassem bases telegráficas em território brasileiro ou nas águas jurisdicionais. O problema é que,

afora às estações radiotelegráficas, a maior parte do equipamento de comunicações sem fios era montado nos navios mercantes, conforme inúmeros anúncios das companhias de navegação na Amazônia indicavam nos jornais da região.

Portanto, quando os navios fossem internados ou detidos, deveriam desmontar os aparelhos e entregar às autoridades brasileiras. Não é claro, pela documentação, se o Rio Grande e o Assunción assim o fizeram, embora os capitães dos portos estivessem cientes da existência do equipamento a bordo. No âmbito das forças armadas, era a Marinha que conduzia as discussões sobre a comunicação sem fio, por isso desde o início do século XX, muitas discussões técnicas eram publicadas na Revista Marítima Brasileira (SÃO PAULO, 1913). Deter um pacote implicava em aprisionar uma estação radiotelegráfica flutuante. Nesse caso, o controle sobre suas atividades era fundamental para manutenção da neutralidade brasileira.

Sob tal vigilância, ocorreu outro incidente, em fevereiro de 1916, quando o Assunción saiu da posição em que ocupava no ancoradouro e se deslocou ao cais da Port of Pará. Esta movimentação gerou a mobilização de três navios distintos: o cruzador República, o aviso Teffé e a canhoneira Missões que, além dos disparos de pólvora seca de advertência (que somente constituíam efeito moral), também utilizaram munição de um dos canhões:

No caso de hontem, no Guajará, o que ocorreu foi o seguinte, que obtivemos por informação em boas fontes.

Há dias o Assunción pedira licença á Capitania do porto para acostar ao caes da Port of Pará, afim de renovar a provisão d'agua. O facto foi noticiado nos jornaes e justamente hontem o paquete manobrava para aproximar-se de terra, quando se produziu o incidente a que nos estamos referindo.

Vendo-se de bordo do Republica que o Assunción chamineava grosso e se punha em movimento, foi d'isso dada prevenção, por signaes, ao aviso Teffé, de serviço no quadro. O Teffé intimou o vapor alemão a parar com um disparo de pólvora secca, que repetiu mais duas vezes consecutivas, sendo desatendido. Nesse interim, a canhoneira Missões, capitanea actual da Flotilha, fez igualmente um disparo em branco. Ainda d'esta vez, o Assunción nãa se importou com a intimação, o que demoveu o aviso Teffé a despejar, com bala, um dos seus canhões, visando fora de rumo, como nos foi explicado.

O Assunción parou immediatamente, subindo pouco depois a seu bordo um official destacado da Missões e que conversou com o capitão germânico.

A intimação da Flotilha teria sido, ao que ouvimos, consequência de falta de comunicação do passe da capitania, gerando esse facto o maltentendido de que resultou o incidente.

- O sr. Capitão-tenente José de Paiva Novaes, commandante do

aviso Teffé, a cujo bordo estivemos, nos explicou que os disparos fôram dados em vista de não ter o Assunción comunicado o respectivo passe da Capitania do porto, formalidade exigida a qualquer embarcações que tenha de mudar de ancoradouro, atracar ou sahir.

Do sr. Commandante Novaes tivemos a conformação de terem sido dados 3 disparos de pólvora secca e um de bala pelo seu navio, além de um em branco pelo capitanea da Flotilha, canhoneira Missões.

O sr. Capitão-tenente José de Paiva Novaes, logo depois do incidente, comunicou-o ao commandante da Flotilha, para os devidos fins.

Ouvimos também o pratico de barra sr. Cizenando Antonio da Silva, que fez a atracação do Assunción. Disse-nos que esse navio tinha licença há dias da Capitania do porto e da alfandega para encostar afim de tomar agua, não sabendo, porém, se não havia sido feita a communicação devida á Flotilha, pois, julgava-o com os papeis desembaraçados para aquelle fim.

O Assunción amarrou ao galpão n. 5 da Port of Pará [...]. [sic] (ESTADO DO PARÁ, 1916a, p.1).

**Figura 1 - Pacote alemão Assunción**

# Um incidente, hontem, no Guajara'

**Occorreu hontem, no Guajará, um incidente entre os navios da Flotilha de guerra do Amazonas e o pacote allemão "Assuncion"**



Fonte: JORNAL ESTADO DO PARÁ (1916a, p. 1).

O caso repercutiu pela cidade devido aos disparos consecutivos e, segundo o jornal, reuniu grande quantidade de pessoas na área externa da Port of Pará, sendo publicadas as fotos dos envolvidos conforme constam acima. Um dos aspectos importantes das fotos é a diferença de proporções, pois em linhas gerais, os paquetes eram maiores que os navios de guerra da Amazônia, já que foram projetados para a navegação de longo curso, enquanto os fluviais deveriam ter condições de navegabilidade sob diferentes espaços hidrográficos com profundidades bastante variáveis.

A estrutura desses navios também remetia a diferentes possibilidades de combate, uma vez que os paquetes frequentemente foram utilizados como cruzadores auxiliares nas potências europeias em conflitos entre o final do século XIX e início do século XX e, portanto, tratava-se do contraste de diferentes possibilidades de guerra naval (PEREIRA, 2017, p. 11).

Quanto aos procedimentos utilizados, a alegação principal do incidente foi a suposta falta de comunicação entre o capitão do porto e os demais navios que faziam o policiamento da área, pois segundo o prático e o imediato do Assunción, a ordem por escrito para movimentação já havia sido feita e, após o contato com o oficial da canhoneira Missões, tudo foi esclarecido. No entanto, alguns dias após, um informante não identificado, mas provavelmente militar da Marinha, concedeu pequena entrevista ao mesmo jornal e elencou como ponto central o fato de o navio alemão não ter parado nas primeiras advertências, somente quando o disparo fora feito pelo canhão do Teffé: “Supponhamos que, depois da concessão da licença, o sr. capitão do porto tivesse recebido ordem, ou de motu próprio deliberasse cassal-a. Como deveira proceder, uma vez que o vapor se achava em movimento?” [sic] (ESTADO DO PARÁ, 1916b, p. 1).

O questionamento é interessante na medida em que a justificativa para os disparos do Teffé era de que o calibre do canhão (25 mm) não seria suficiente para um dano expressivo e por isso o disparo foi direcionado para a água, mas na prática, também revela o receio de que um navio maior, mais veloz e detentor de uma tecnologia de comunicação importante pudesse escapar com facilidade, como já havia feito dois anos antes em Santos.

Esse episódio é representativo de um viés diplomático internacional baseado na força e no receio do próprio poder das tecnologias desenvolvidas durante a corrida armamentista internacional. Em termos práticos, ele também é relevante porque, em última análise, no cotidiano eram os oficiais subalternos da Marinha na Amazônia (comandantes das pequenas embarcações de guerra), sob ordens de um capitão dos portos, que deveriam cumprir os termos mais cruciais da neutralidade brasileira.

A neutralidade, que destinou boa parte dos seus artigos para a questão naval, seja pelo suprimento de embarcações ou pelo aparelhamento que os vapores traziam consigo e em potencial os tornavam enclaves à situação de não participação na Grande Guerra, foi permeada pela suspeição assimétrica, pela atuação segundo a conjuntura específica em duas direções: pelo lado dos aliados, pressionava os oficiais de marinha a manter o controle sobre a navegação alemã em rios amazônicos e pelos países centrais, notavelmente de paquetes alemães refugiados ou detidos em portos brasileiros com o elemento ambíguo de preservação / fuga.

### **3 ENTRADA NA GUERRA, DEFESA E A RESERVA NAVAL**

Do ponto de vista estratégico, compreendemos que há três aspectos fundamentais sobre a atuação defensiva da Marinha no cenário em questão. A primeira diz respeito às perspectivas debatidas pela Armada sobre a defesa dos portos e seus problemas. A segunda, à distribuição de funções entre unidades de navios e capitânicas dos portos. A terceira, quanto à organização e mobilização da reserva naval, o que analisaremos em perspectiva comparada a partir da realidade de Belém.

Em maio 1916, o ministro, almirante Alexandrino Faria de Alencar, concedeu entrevista no Rio de Janeiro indicando os caminhos para os quais a força naval deveria seguir em um eventual envolvimento do Brasil na Guerra:

Existe um plano de mobilização, segundo o qual toda a esquadra, em 24 horas poderá estar a postos. O systema adoptado é segredo militar.

A esquadra está prompta; apenas alguns destroyers precisam de reparos nas caldeiras.

O almirante declarou ser preciso fazer um arsenal completo na Ilha das Cobras, e também que tenhamos onde fabricar pólvora e munições. Acha que “as flotilhas do Pará, Amazonas, Riogrande do Sul e Mattogrosso nada valem. Em caso de guerra precisamos de minas em Mattogrosso e de minas e submersíveis no Pará. Em quatro mezes somente, com a fiscalização para que não fosse violada a nossa neutralidade, gastamos mil contos em carvão. Dez milhões esterlinos bastariam para completar o material da activa e adquirir material bellico para reserva. Seria um milhão de libras annualmente, durante 10 annos fora do orçamento [sic] (ESTADO DO PARÁ, 1916c, p. 2).

O estado de prontidão já existente e mencionado no tópico anterior facilitaria a mobilização da esquadra mediante a comunicação rapidamente realizada pela

telegrafia sem fio em uso nas principais sedes de unidades navais, como na própria Flotilha do Amazonas. A questão do Arsenal na Ilha das Cobras remetia a uma discussão sobre o ponto de apoio à esquadra na eventualidade de engajamento nas águas brasileiras.

Em artigo publicado na Revista Marítima Brasileira em 1914, o segundo-tenente Álvaro Alberto abordou alguns dos fundamentos a esse respeito com o pressuposto de que “o melhor modo de proteger as costas é combinar a acção directa das defesas fixas com a acção indirecta das esquadras” (ALBERTO, 1914, p. 2.015). A dicotomia entre defesas fixas e esquadra não necessariamente conduziriam à noção de esquadras com papel puramente ofensivo, uma vez que a defesa de portos demandava igualmente ação de navios de combate. Segundo o autor, em décadas anteriores, o entendimento inclinava à existência de duas esquadras (uma ofensiva e uma defensiva), uma de navios de caráter híbrido e outra guarda-costas, como de fato os encouraçados Floriano e Deodoro foram empregados com a aquisição dos encouraçados Minas Gerais e São Paulo.

O caráter de defesa e ataque deveria ser alcançado com contratorpedeiros e submarinos, que dispunham de torpedos capazes de danificar qualquer tipo de embarcação inimiga, combinados com baterias de costa, fortificações, postos de observação e tropas terrestres. Aliados a esses pontos, uma base de operações capaz de dar suporte de materiais e munições, rápido reparo aos navios e posição estratégica. O artigo do tenente Alberto, como vários outros da Revista desde o final do XIX, enfatizavam ainda que o ideal de uma base militar não se preparava na capital do país, uma vez que esse posicionamento favoreceria, em um confronto entre esquadras, o bombardeamento da cidade.

Considerando as limitações de ordem prática, a principal ação de defesa do Rio de Janeiro foi a formação de “uma linha de minas submarinas cobrindo 600 metros entre as fortalezas da Laje e de Santa Cruz, fechando a boca da Baía de Guanabara” (DARÓZ, 2016, p. 111). Não foram utilizadas minas submarinas no Pará e os três submarinos que o Brasil dispunha estavam na capital.

A larga utilização de submarinos, conforme apontou Eric Hobsbawm (2003), foi a principal inovação militar que a Primeira Guerra Mundial efetivamente vivenciou, uma vez que, na prática, eram pouco vulneráveis a ataques inimigos e tinham como armamento os torpedos, mais eficientes projéteis contra os poderosos navios encouraçados que capitaneavam as esquadras combatentes.

Além disso, na guerra de comunicações, as ilhas oceânicas de Trindade e Fernando de Noronha foram ocupadas pelas forças armadas e ambas receberam estações radiotelegráficas. A Marinha também distribuiu estações em Ladário, Natal, Maranhão e na Ilha do Governador (RJ). O navio-escola Benjamin Constant funcionou como principal estação móvel da Marinha (BRASIL, 1918, p. 91).

O segundo aspecto, a distribuição de funções de navios e capitânias teve como impacto imediato na Amazônia, desde o início da Guerra, a incorporação à Flotilha do Amazonas do cruzador República, já citado no tópico anterior, o vapor Carlos Gomes e o cruzador-torpedeiro Tymbira. A Flotilha passou a integrar a Divisão do Norte, criada em 1917, tendo ainda como componentes os encouraçados Floriano, Deodoro e Tiradentes e os contratorpedeiros Piauhy e Santa Catharina (BRASIL, 1918, p. 46). No sentido prático, as canhoneiras funcionaram como vigias dos paquetes alemães até 1917, quando foram incorporados ao Lloyd Brasileiro (DARÓZ, 2016, p. 34).

O regulamento das capitânias dos portos foi alterado em 1915 e destacamos uma mudança em relação ao anterior, de 1901 à marinha mercante, em particular o Lloyd Brasileiro, passou a ser administrada e dirigida pelo Ministério da Marinha através das capitânias, em consequência, passaram a ser diretamente responsáveis pela organização e mobilização da força auxiliar da Marinha de Guerra e da reserva naval no Brasil.

A reserva naval, terceiro aspecto que analisaremos mais detidamente, envolveu na prática a definição clara da previsão constitucional de composição do pessoal de reserva da Marinha pelo artigo 87 (Constituição da República Federativa dos Estados Unidos do Brasil, 1891). As discussões em torno do tema em questão foram complexas. Em 1916, foi designada uma comissão para estudar a organização da reserva que lançou como bases:

Os sócios dos clubs filiados à Federação Brasileira das Sociedades do Remo formarão a reserva naval especial subordinada diretamente ao Ministerio da Marinha e dependente do Estado Marior da Armada.

A instrucção militar ficará a cargo do Commandante do batalhão Naval que, de accordo com o Estado Maior, empregará todos os seus esforços para que esta instrucção seja feita precisa e regularmente, de forma que no menor prazo possível possam os instruídos provar as suas aptidões e capacidades militares, recebendo, então, suas carteiras de reservistas navaes.

[...]

Por occasião das manobras da esquadra, a reserva naval especial embarcará nos diversos navios, por turmas, segundo a sua especialização, não lhes sendo de fórmula alguma atribuídos serviços que cabem obrigatoriamente aos marinheiros e forem considerados incompatíveis com a classe a que pertencem os reservistas.

Por occasiao destas manobras os patrões, chefes de escriptorios, casas commerciaes e repartições publicas

serão punidos com as penalidades estipuladas na lei do sorteio militar, caso queiram se oppôr ao embarque dos seus subordinados ou não lhes garantam os seus empregos e respectivos ordenados.

A idade mínima para os reservistas é, como nos Clubs de Regatas, de 16 annos, não ficando estabelecida a idade máxima.

Não serão accetos na reserva naval especial senão os sócios dos Clubs de Regatas que fazem parte da Federação das Sociedades do Remo, assim como serão della eliminados os que o forem da Federação, nos termos dos seus regulamentos e códigos, cassando-lhes o Estado Maior as respectivas carteiras [sic] (PERRY, 1916, p. 88).

A utilização de praticantes de esportes náuticos substituiu o sistema de matrículas e mapeamento das pessoas com a “vida no mar” que as capitánias realizavam. Nesse sentido, até a 1ª Guerra e a reconfiguração, as capitánias do Pará e Amazonas alistavam oficiais e trabalhadores da marinha mercante segundo ocupações a bordo dos respectivos navios e eram algumas das que mais remetiam contingentes para serviço no Corpo de Marinheiros Nacionais (PEREIRA, 2017, p. 92-99).

O pessoal da reserva naval especial foi definido como parte da segunda categoria conjuntamente aos membros das Sociedades de Tiro Naval (BRASIL, 1916, p. 10.352) e passou a receber instruções de tiro e artilharia a bordo dos navios da Marinha e em terra. Mesmo com o regulamento do aproveitamento da reserva naval e os estudos nesse sentido tenham se efetivado em 1916, a Capitania do Porto do Pará iniciou a instrução em 1915, designando os capitães-tenentes Armando Octavio Roxo, Joaquim das Chagas Moura, Victor Pujol e o primeiro-tenente Carlos Midosi Chermont para organizar o programa de ensino prático das escolas para esse fim da Flotilha do Amazonas (ESTADO DO PARÁ, 1915, p. 4).

Em Belém, a instrução ocorria a bordo das canhoneiras-fluviais com alvos produzidos pelo Arsenal de Marinha do Pará, tendo as práticas no ancoradouro deste e em Manaus, na sede da Flotilha e Capitania do Porto. A convocação de reservistas era feita nominalmente, por meio das chamadas nos jornais. Em 23 de novembro de 1917, por exemplo, foram convocados 30 reservistas em Manaus pelo diretor da reserva no estado, capitão de corveta Carlos Alves de Souza para o comparecimento no quartel do Tiro Naval “a fim de receberem instruções a bordo da canhoneira Missões” (JORNAL DO COMMERCIO, 1917, p. 1).

A primeira categoria de reservistas era formada pelo pessoal da marinha mercante, que diferentemente da segunda, já possuía prévio conhecimento nas questões voltadas



ao comando, serviço de bordo e de máquinas de navios. Nesses casos, foi estabelecida a equivalência de postos e graduações militares em janeiro de 1917:

**Tabela 2 - Equivalências de postos militares da Reserva Naval de primeira categoria**

Posto militar	Serviço na marinha mercante	Observação
Capitão-tenente	Capitães de longo curso	-
	- Capitães de cabotagem; - Médicos mercantes; - Maquinistas.	Que já tenham prestado serviços de guerra
Primeiro-tenente	- Capitães de cabotagem; - Primeiros-pilotos; - Maquinistas; - Comissários.	Com 10 anos de embarque
Segundo-tenente	- Primeiros-Pilotos; - Segundos-Pilotos; - Maquinistas; - Comissários.	-
Sargento-ajudante	- Oficiais inferiores; - Cabos; - Marinheiros; - Foguistas.	Com serviços de guerra ou 10 anos de embarque
Primeiro ou Segundo-Sargento	- Oficiais inferiores.	-
Marinheiro de 1ª ou 2ª classe	- Marinheiros; - Foguistas.	-

**Fonte:** BRASIL, 1917.

É importante notar que as ações de instrução e mobilização da reserva naval não cessaram com o fim da Guerra, tendo as convocações permanecido durante a década de 1920 segundo o levantamento que fizemos nos jornais do estado. A mobilização através das sociedades de tiro e da reserva da Marinha foram

elementos fundamentais no processo de modernização das forças armadas no esteio da formação do serviço militar obrigatório no Brasil.

O modelo, no entanto, também sofreu críticas, conforme as fez o capitão de corveta Frederico Villar, em 1917, na Revista Marítima Brasileira. Para Villar, quanto à organização da reserva de pessoal, havia dois problemas fundamentais, sendo o primeiro, que a utilização do pessoal mercante comprometeria a importância que essa marinha desempenhava e que deveria ser resguardada para “concentração das nossas forças terrestres, de cuja rapidez e perfeição depende a certeza do castigo a infligir a quem suppurar-nos presa fácil; a manutenção do commercio interestadual e com o exterior; o aprovisionamento da esquadra etc.” (1917, p. 434). O comprometimento logístico, poderia ser, assim, crucial.

Com relação às reservas especiais, criticou o fato de não serem os reservistas instruídos o suficiente para o serviço a bordo dos navios de guerra. Segundo Villar, “official e marinheiro exercem hoje uma função especializada, exigindo qualidades que não podem ser adquiridas senão no serviço effectivo a bordo, por melhor que seja a boa vontade das autoridades e a intelligencia e dedicação patriótica dos homens”, referindo-se ao fato de que as instruções apenas se destinavam à prática de alguns dos armamentos, mas não necessariamente à navegação em si.

Villar propunha a adoção de um modelo baseado na Marinha dos Estados Unidos da América, em que a primeira categoria da reserva era composta somente por homens que já haviam realizado o serviço militar completo. Contudo, as limitações propostas pelo oficial eram evidentes na medida em que, somente com o esforço de guerra que as primeiras experiências nesse campo foram alcançadas e iniciaram um processo de consolidação.

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A Grande Guerra, como ponto de inflexão à situação de paz, foi um momento crucial e uma prova de fogo quanto aos contornos organizacionais e profissionais da Marinha de Guerra no Brasil quanto às relações internacionais. Em primeiro lugar, ficou evidente a assimetria diplomática da ação prática de agentes do Estado brasileiro na burocracia militar no cumprimento da neutralidade e no minucioso dever de não provocar uma entrada forçada no conflito internacional.

As coerções exercidas pelas canhoneiras-fluviais aos paquetes Rio Grande e Assunción não foram suficientes para que o Estado alemão declarasse guerra ao país, por outro lado embora o combate não tenha atingido as águas do país, senão no confronto entre outros países, as batalhas entre as potências imperialistas trouxeram medos, suspeitas e incertezas aos rios amazônicos.

Em todo caso, era melhor vigiar e controlar qualquer movimentação do inimigo potencial e dissuadir ações ainda que, nos próprios jornais e entre os tripulantes dos paquetes alemães, tais comportamentos, em alguma medida, tenham sido

considerados exagerados. É importante lembrar que a realidade de uma guerra não se encerra nas escaramuças ocorridas nos teatros de operações, mas também nas decisões cotidianas sobre os rumos tomados, como a cada momento, o ministério, a capitania e os comandos dos navios tomavam quanto à sorte dos detidos.

Quanto a essas decisões, as diretrizes para o serviço militar moderno foram lançadas no Brasil e colocaram oficiais em uma nova modalidade de serviço, a de instrução de cidadãos para a Reserva Naval tiveram grande importância. O serviço militar foi um dos aspectos mais expressivos para a mudança do papel e da percepção dos militares em relação à política e a sociedade no Brasil e na América Latina.

Segundo Edmundo Campos Coelho, os debates sobre o tema opuseram pelo menos duas perspectivas nesse campo quanto ao Exército. Em Olavo Bilac, a defesa da obrigatoriedade do serviço militar “era um elemento fundamental da organização nacional” (COELHO, 2000, p. 89), na medida em que teria um caráter formativo e civilista, cumprindo uma função patriótica de unidade. Já para Alberto Torres, o risco da formação de uma casta de oficiais que controlariam os cidadãos em uma espécie de estado feudal de classe (Idem, p. 90).

De uma forma ou de outra, como lembrou Alain Rouquié, “a responsabilidade do oficial ganha uma dimensão nacional e, portanto, eminentemente política. Nessas sociedades heterogêneas, as forças armadas têm, a partir de então, uma função de integração nacional, de formação da cidadania” (ROUQUIÉ, 1984, p. 117) e um complexo papel de “abrir a sociedade ao Exército e, ao mesmo tempo, fechar o Exército à sociedade” (CARVALHO, 2019).

Às considerações dos autores, acrescentamos que a Marinha abriu os navios de guerra a cidadãos diferentemente do Exército, pois não se tratava de quaisquer voluntários, mas especificamente os associados aos esportes náuticos e ao Tiro Naval. Nesse ponto, o serviço militar na Marinha era também um elemento de expressão de distinções sociais e pressupostos que, se não corroboravam à influência da “nação” em si, o faziam em círculos mais restritivos aos que dispunham de meios para a atividade nos remos e nas regatas.

Não há dúvida que as reverberações da Primeira Grande Guerra Mundial trouxeram uma série de debates e preocupações com a defesa nacional na Amazônica, em particular, além de impasses na política internacional que estremeceram as bases das diplomacias, a partir dos incidentes envolvendo embarcações de países em guerra. Nessa diretriz, este artigo também abordou os impactos imperialistas na vasta área da bacia amazônica, demonstrando que a Grande Guerra de 1914-1918 não estava tão distante, mesmo com o centro dos conflitos no Velho Mundo. Afinal, também concordamos com a concepção de que se tratava de uma guerra imperialista como defende Hobsbawm (2003). Ao encerrarmos este artigo, sustentado em pesquisa recente, acreditamos contribuir para alavancar novas perspectivas de análises sobre as guerras mundiais, defesa nacional e política internacional, a partir do Brasil.

## REFERÊNCIAS

A CANHONEIRA “Missões” e o pacote allemão “Rio Grande”. *Estado do Pará*, Belém, ano III, n. 1238, 02 out. 1914b. <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=800082&pesq=&pagfis=6843>. Acesso em: 15 jul. 2020.

ALBERTO, Álvaro. Defesa do litoral compreendido entre o Rio de Janeiro e São Sebastião. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 71, n. 12, p. 2.015-2.022, jun. 1914. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 15 jul. 2020.

ARMADA Britannica. *Estado do Pará*, Belém, ano III, n. 874, p. 1, 02 set. 1913. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=800082&pesq=&pagfis=4293>. Acesso em: 15 jul. 2020.

BRASIL. Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914. Estabelece as regras geraes de neutralidade do Brasil no caso de guerra entre potencias estrangeiras. *Diário Oficial da União*: seção 1, Rio de Janeiro, p. 9.045, 1914. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-11037-4-agosto-1914-575458-norma-pe.html>. Acesso em: 13 jul. 2019.

BRASIL. Decreto nº 11.505, de 4 de março de 1915. Approva e manda executar novo regulamento para as capitanias de portos. *Diário Oficial da União*: seção 1, p. 3.652, 1915<sup>a</sup>. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-11505-4-marco-1915-506492-norma-pe.html>. Acesso em: 15 jul. 2020.

BRASIL. Decreto nº 3.929, de 20 de fevereiro de 1901. Approva o regulamento para as capitanias dos portos. *Diário Oficial da União*: seção 1, Rio de Janeiro, p. 1.039, 1901. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-3929-20-fevereiro-1901-585368-norma-pe.html>. Acesso em: 15 jul. 2020.

BRASIL. [Constituição (1891)]. *Constituição da República Federativa do Estados Unidos do Brasil* (de 24 de fevereiro de 1891). Brasília, DF: Presidência da República, [201-]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao91.html](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao91.html). Acesso em: 15 jul. 2020.

BRASIL. Decreto nº 12.188, de 6 de setembro de 1916. Dá regulamento provisório para instrução e aproveitamento da reserva naval. *Diário Oficial da União*: seção 1, Rio de Janeiro, p. 10.352, 1916. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-12188-6-setembro-1916-526084-norma-pe.html>. Acesso em: 15 jul. 2020.

BRASIL. Decreto nº 12.376, de 25 de janeiro de 1917. Estabelece graduações militares para os oficiais da Reserva Naval. *Diário Oficial da União*: seção 1, Rio de Janeiro, p. 1.065, 1917. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-12376-25-janeiro-1917-530774-norma-pe.html>. Acesso em: 15 jul. 2020.

BRASIL. *Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Almirante Reformado Alexandrino Faria de Alencar, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha em Abril de 1918*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=873888&pesq=&pagfis=13822>. Acesso em 08 fev. 2021.

BRASIL. *Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado das Relações Exteriores compreendendo o período decorrido de 3 de maio de 1914 a 30 de junho de 1915*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915b. v.1. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=873934&pesq=&pagfis=9187>. Acesso em: 14 jul. 2020.

CARVALHO, José Murilo. *Forças armadas e política no Brasil*. ed. rev. e aum. Rio de Janeiro: Todavia, 2019. E-book.

COELHO, Edmundo Campos. *Em Busca de Identidade: o Exército e a política na sociedade brasileira*. São Paulo: Editora Record, 2000.

DARÓZ, Carlos. *O Brasil na Primeira Guerra Mundial: a longa travessia*. São Paulo: Contexto, 2016.

DE LAMARE. Uma nova aplicação da telegraphia sem fio. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 69, n. 5, p. 617-620, 1913. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 15 jul. 2020.

FARIAS, William Gaia; PEREIRA, Pablo Nunes. A Marinha de Guerra na Amazônia: atuação e questões de modernização técnica (final do século XIX e início do XX). *Navigator*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 20, p. 55-69, 2014.

FARIAS, William Gaia; VELOSO, Gabriel Napoleão. A política faroleira no alvorecer da República no Pará: o Farol de Macapá (1889-1907). *Navigator*, Rio de Janeiro, v.14, n. 28, p. 57-71, 2018.

FLOTILHA do Amazonas. *Estado do Pará*, Belém, ano IV, n. 1477, p. 4, 30 abr. 1915a. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=800082&pesq=&pagfis=8524>. Acesso em: 22 set. 2020.

GRENDI, Eduardo. Microanálise e história social. In: OLIVEIRA, Mônica Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho. *Exercícios de micro-histórica*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009. p. 19-38.

HOBBSAWM, Eric. *Era dos extremos: o breve século XX, 1914-1991*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

MARTINS FILHO, João Roberto. *A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

MOURA, Daniela de Almeida. *A república paraense em festa (1890-1911)*. 2008. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia) - Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.

O APRISIONAMENTO do “Vandick”. *Correio Paulistano*, São Paulo, n. 18427, p. 2, 04 nov. 1914. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972\\_06&pasta=ano%20191&pesq=&pagfis=34179](http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_06&pasta=ano%20191&pesq=&pagfis=34179). Acesso em: 15 jul. 2020.

O BRASIL belligerante. *Jornal do Commercio*, Manaus, ano XIV, n. 4876, p. 1, 23 nov. 1917, p. 1. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=170054\\_01&pasta=ano%20191&pesq=&pagfis=23811](http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=170054_01&pasta=ano%20191&pesq=&pagfis=23811). Acesso em: 15 jul. 2020.

O CASO do “Assuncion”. *Estado do Pará*, Belém, ano V, n. 1769, p.1, 16 fev. 1916b. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=800082&pesq=&pagfis=10868>. Acesso em: 15 jul. 2020.

O QUE se diria hontem em Belem. *Estado do Pará*, Belém, ano III, n. 1218, p. 2, 13 ago. 1914a. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=800082&pesq=&pagfis=6706>. Acesso em: 15 jul. 2020.

O “VAN DYCK” e o “Orita” teriam sido aprisionados? *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, n. 5731, p. 2, 03 nov. 2014. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=089842\\_02&pasta=ano%20191&pesq=&pagfis=21096](http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=089842_02&pasta=ano%20191&pesq=&pagfis=21096). Acesso em: 15 jul. 2020.

OS ESTADOS / Pará. *Jornal do Commercio*, Manaus, ano XI, n. 3801, p. 5, 23 nov. 1914. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=170054\\_01&pasta=ano%20191&pesq=&pagfis=141764](http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=170054_01&pasta=ano%20191&pesq=&pagfis=141764). Acesso em: 15 jul. 2020.

PARÁ. Gazeta de Notícias, Rio de Janeiro, ano XXXVIII, n. 311, p. 9, 08 nov. 1913. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730\\_04&pasta=ano%20191&pagfis=0](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730_04&pasta=ano%20191&pagfis=0). Acesso em: 15 jul. 2020.

PEREIRA, Pablo Nunes. *A Marinha de Guerra na Amazônia: segurança e modernização (1890-1918)*. 2017. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia) - Universidade Federal do Pará, Belém, 2017.

PEREIRA, Pablo Nunes. O naufrágio do encouraçado Aquidabã: à palingenesia thalassocrática (1906). In: SOUZA, Sueny Diana Oliveira de; FARIAS, William Gaia. *Militares, poder e sociedade na Amazônia*. Belém: Açai, 2016. p. 135-162.

PERRY, Felintho. Noticiário Marítimo. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 72, n. 2, p. 401-417, ago. 1914. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 15 jul. 2020.

PERRY, Felintho. Noticiário Marítimo. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 78, n. 1/2, p. 401-422, jul./ago. 1916. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 15 jul. 2020.

RESENHA Militar. *Estado do Pará*, Belém, ano V, n. 1521, p. 2, 13 jun. 1915b. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=800082&pasta=ano%20191&pesq=&pagfis=8808>. Acesso em: 15 jul. 2020.

ROUQUIÉ, Alain. *O Estado militar na América Latina*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1984.

SÃO PAULO, De Lamare. Uma nova aplicação da telegraphia sem fio. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 69, n. 50, p. 617-620, 1913. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 15 jul. 2020

ULTIMAS noticias. *Estado do Pará*, Belém, ESTADO DO PARÁ, Belém, ano VI, n. 1862, p. 2, 19 maio 1916c. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=800082&pesq=&pagfis=11470>. Acesso em: 15 jul. 2020.

UM INCIDENTE, ontem, no Guajará. *Estado do Pará*, Belém, ano V, n. 1764, p. 1, 11 fev. 1916a. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=800082&pesq=&pagfis=10834>. Acesso em: 15 jul. 2020.

VILLAR, Frederico. As reservas da Armada. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 79, n. 7/8, p. 435-448, jan./fev. 1917. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=008567&pesq=&pagfis=37553>. Acesso em: 08 fev. 2021.

Recebido em: 26 jul. 2020

Aceito em: 16 dez. 2020