

A construção naval durante a Segunda Guerra Mundial*

Ludolf Waldmann Júnior

Mestre em Ciência Política pela Universidade Federal de São Carlos. Bacharel em Ciências Sociais, com ênfase em Ciência Política, pela mesma universidade.

RESUMO

As mudanças na construção naval em meados do século XIX afetaram decisivamente a capacidade dos países não industrializados em fabricar navios modernos. Diante dessa situação, os países que naquele momento não se industrializaram, como o Brasil, tiveram que recorrer à importação para suprir suas marinhas com embarcações modernas. No intuito de escapar da dependência do exterior, o Brasil buscou reativar sua construção naval a partir da década de 1930, dentro de uma conjuntura interna favorável à industrialização e em uma situação que apresentava a possibilidade de contar com apoio externo para esta empreitada. Este artigo busca compreender a construção naval no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial a partir das perspectivas da política nacional e internacional do período, buscando entender como essas conjunturas influenciaram a decisão do governo brasileiro em construir navios no país.

PALAVRAS-CHAVE: construção naval; Segunda Guerra Mundial; Estado Novo

ABSTRACT

Changes in shipbuilding in the mid-nineteenth century decisively affected the ability of non-industrialized countries to manufacture modern ships. Given this situation, countries that were not industrialized at that moment, like Brazil, have had to rely on imports to supply their navies with modern vessels. In order to escape from foreign dependence, Brazil, sought to revive its shipbuilding from the 1930s, in an internal environment conducive to industrialization and the environment that had the potential for external support for this endeavor. This article seeks to understand shipbuilding in Brazil during the Second World War from the perspectives of national and international politics of the period, seeking to understand how these junctures influenced the decision of the Brazilian government to build ships in the country.

KEYWORDS: naval shipbuilding; Second World War; Estado Novo

A Segunda Guerra Mundial é um marco de enorme significância para a Marinha. Além de ter sido a última guerra em que o país e a Marinha combateram, marca também profundas mudanças cujos efeitos seriam sentidos nas décadas seguintes. Um aspecto que chama atenção no período é a intensificação da construção naval militar, iniciada em meados da década de 1930, que produziu grande número de navios de combate. Esta situação contrasta com a situação do pós-guerra, em que a construção naval ficou limitada à conclusão da fabricação de navios cujos trabalhos foram iniciados durante a guerra e pouco se desenvolveu até ao final da década de 1960. Este artigo busca compreender a construção

* Artigo recebido em 22 de janeiro de 2014 e aprovado para publicação em 16 de setembro de 2014.



naval na Segunda Guerra Mundial sob a ótica das políticas internas do país e da conjuntura externa, buscando enfatizar pontos como a dependência tecnológica e o projeto de industrialização do Estado Novo.

Para as forças navais, independentemente da época histórica, a tecnologia é um elemento fundamental. Dado o caráter não natural da guerra no mar, são necessárias plataformas tecnológicas específicas na forma de navios para ter capacidade de combate.¹ Neste sentido, como afirma Keegan (2006:95), os vasos de guerra são relativamente recentes, caros, em relação aos custos com as forças militares terrestres, e exigem uma tripulação especializada. De qualquer maneira, até meados do século XIX, a evolução tecnológica dos navios era lenta, o que permitia às mais variadas entidades políticas e até mesmo tribais ter certa paridade tecnológica.² Para se construir um poder naval considerável, muitas vezes, era somente necessário copiar o desenho de navios de outros povos e dispor de materiais básicos, geralmente abundantes e não muito caros – como a madeira –, além de ferramentas simples para a manufatura dos vasos de guerra.

OS PRIMÓRDIOS DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL

A construção naval em território nacional se iniciou no século XVI, período em que o processo de fabricação de navios era relativamente simples. Os primeiros navios construídos no Brasil foram dois bergantins em 1531. O governo colonial, seguindo a tradição lusitana naval, buscou incentivar a fabricação de navios no Brasil, inclusive estabelecendo a isenção de impostos e prêmios para quem construísse navios com mais de 130 toneladas. Durante o período colonial a construção naval se expandiu, tanto em termos quantitativos como qualitativos: foram criados arsenais de marinha em Bahia, Rio de Janeiro, Pernambuco, Pará, Maranhão, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso, além de estaleiros em lugares como Paranaguá, Santos e Pelotas. Nestes locais foram produzidos navios dos mais variados tamanhos, chegan-

do-se a construir embarcações com cerca de mil toneladas de deslocamento, sempre sob orientação da coroa portuguesa e com o propósito de defender a colônia.³

A Independência e a guerra que se seguiu após sua declaração levaram a acelerar a construção naval no país para a recém-criada Armada Nacional. Após isso, reduziu-se o ritmo da fabricação de novos navios. A grande agitação política e a difícil situação econômica que marcaram o Primeiro Reinado e o Período Regencial afetaram decisivamente a construção naval. Entretanto, é necessário ressaltar a construção, em 1832, do primeiro navio a vapor, cujas máquinas eram oriundas dos Estados Unidos.⁴

A propulsão a vapor foi uma das primeiras grandes novidades tecnológicas na construção naval surgidas com o processo de industrialização nos países europeus e nos Estados Unidos durante o século XIX. Ainda naquele século, surgiram grandes inovações, com o desenvolvimento contínuo do uso da energia produzida pela pressão do vapor, inventos metalúrgicos, na munição e no armamento que aumentaram progressivamente o tamanho das embarcações militares. Assim, os navios se tornaram gigantes de aço, movidos por potentes motores a vapor; logo surgiram hélices, torpedos, grandes torres sobre a estrutura dos navios que carregavam canhões com um poder de fogo inimaginável até então.

Todas essas inovações tornaram rapidamente obsoletos os velhos navios à vela, e a construção naval passou a ser monopólio de poucos países industrializados, afetando diretamente países não industrializados, como o Brasil, que passaram a depender da importação para terem frotas modernas. Assim, como afirmou Vidigal (1985:112):

Essa evolução punha fim à possibilidade de países não industrializados poderem construir Marinha moderna. Encerrava-se, definitivamente, o período em que alguns hábeis artesãos, dotados de ferramentas simples e, portanto, baratas e acessíveis a qualquer um, serem o bastante para a construção de uma frota de guerra capaz de fazer frente às melhores existentes.

Com isso, o Brasil, que não se industrializou, perdeu sua condição de construtor naval significativo e passou a depender da importação de suas unidades de guerra.

Ainda durante o Segundo Reinado a problemática do atraso e a da dependência tecnológica se tornaram evidentes. Apesar do bom ritmo estabelecido na construção naval, foi necessário recorrer à importação de unidades e equipamentos para acompanhar o ritmo do desenvolvimento naval, além do envio de engenheiros navais para estágio no exterior.⁵ O período que se segue após a Proclamação da República marca um grande enfraquecimento do poder naval brasileiro. A construção naval militar, em declínio após a Guerra do Paraguai, praticamente cessa, devido tanto à instabilidade política do período (especialmente durante a Revolta da Armada) quanto à acentuada diferença tecnológica provocada pelo contínuo e acelerado desenvolvimento tecnológico naval no mundo industrializado.

Em 1890, a construção do cruzador *Tamandaré* marcou a última fabricação de um navio de guerra moderno, de projeto nacional, no território brasileiro em muitas décadas. É significativo também apontar que o navio, com cerca de 4.500 toneladas, ainda figura como o maior navio de combate fabricado no país e teve um custo altíssimo, o que inclusive chegou a prejudicar a continuidade da construção naval no Brasil.⁶ A partir de então, a importação se tornou o principal meio para a obtenção de navios modernos no país. A famosa Esquadra Branca, que contava com os encouraçados *Minas Geraes* e *São Paulo*, fora encomendada pelo Brasil no Reino Unido.⁷

A REVOLUÇÃO DE 1930 E A CONSTRUÇÃO NAVAL

A reativação da construção naval militar só ocorreu depois da mudança do regime político após a Revolução de 1930. Naquele ano, a República Velha foi derrubada por Getúlio Vargas com amplo apoio dos *tenentes*. O país vivia uma situação econômica crítica, sobretudo por causa dos efeitos da

Grande Depressão, iniciada em 1929, que atingiu todos os países numa escala global. O Brasil, cuja economia estava voltada principalmente para um único produto primário – o café –, sofreu bastante com a retração da demanda internacional, que arruinou os preços daquele produto.

Além da gravíssima condição econômica, evidenciava-se aos revolucionários que os modelos de política oligárquica do antigo regime não se sustentavam mais, o que tornava imprescindível grandes reformas estruturais no Estado brasileiro. Todas as instituições do Estado seriam reformadas, e isso incluía as próprias Forças Armadas. Tal processo implicava em reconstruir a estrutura hierárquica abalada pela reincorporação e ascensão dos antigos rebeldes tenentistas nos quadros das Forças Armadas, bem como na aquisição de novos equipamentos e armamentos modernos, além da reorganização de algumas estruturas dentro das próprias forças.⁸

De qualquer modo, logo nos primeiros anos do governo Vargas, foi iniciado um programa de modernização da esquadra nacional. Em junho de 1932, o governo aprovou um crédito anual para a renovação da frota. A aprovação veio num momento em que, além da péssima condição dos navios, existia o entendimento de que o país e o governo sofriam ameaças tanto no plano interno como no externo – em especial, face à moderna esquadra argentina. Porém, não podemos deixar de lembrar o interesse de Vargas em conseguir apoio da Marinha ao seu então governo provisório por meio da aquisição de novos armamentos.

O novo governo enfrentou uma série de dificuldades em seus primeiros anos. Eventos como a Revolução Constitucionalista de 1932 e a Guerra do Chaco (1932-1935) demonstravam a urgência da reestruturação das Forças Armadas e a necessidade de novos equipamentos.⁹ Esses dois eventos exigiram um súbito aumento de efetivos, e esta expansão naturalmente exigia mais equipamentos e armas. De qualquer modo, tanto no plano interno quanto no regional e internacional, o quadro tornava-se cada vez mais incerto, e a necessidade de novos equipamentos e armas ganhava ainda mais relevância.

O levante paulista deixou profundas impressões no General Góes Monteiro, principal líder militar da Revolução de 1930 e comandante das forças federais que combateram os paulistas. O episódio deixou Góes totalmente convicto da necessidade de reestruturar as Forças Armadas e da imperiosidade de obter equipamentos modernos. A contribuição da indústria paulista ao esforço de guerra havia impressionado Góes e seu Estado-Maior. Porém, segundo McCann (2009:426), “ele não tinha conectado imediatamente a necessidade de armas e equipamento com industrialização; sua primeira preocupação era obter armas o mais rápido possível, o que significava que ele considerava a importação como solução imediata”; entretanto esta posição rapidamente mudou. A *doutrina Góes*, desenvolvida ainda no início daquela década pelo futuro ministro da Guerra e chefe do Estado Maior de Vargas, já colocava o desenvolvimento industrial como fundamental para a defesa nacional.¹⁰

Os anos imediatamente seguintes à Revolução de 1930 apresentaram um processo relativamente acelerado de industrialização do país. Entretanto, é preciso ressaltar que, apesar deste processo de desenvolvimento econômico, não existia uma política de industrialização coerente e clara nestes anos iniciais da Era Vargas.¹¹ Em 1933 Vargas designou duas comissões para criar e desenvolver indústrias militares e comprar armas na Europa.¹²

Em relação à necessidade de modernizar a Marinha, Vargas afirmou que:¹³

Tempos houve em que nossa Esquadra foi a maior da América. Não pudemos, porém, conservá-la no mesmo nível e estacionamos lamentavelmente. As causas imediatas desse retardamento residem, como é sabido, na transformação dos veleiros em navios a vapor e da construção de madeira em ferro. O papel a que fomos relegados, de simples produtores de matérias-primas, o destino rural que aceitamos obrigou-nos a essa regressão. Porque parar é verdadeiramente retroceder. Em-

bora possuíssemos meios para o desenvolvimento da indústria náutica, fechamos os nossos estaleiros e voltamos a uma situação colonial, comprando navios, comprando combustível, encomendando feito o que podíamos fazer. Assim acontecia com a Marinha de Guerra e a de Comércio. Quando assumi o governo, os últimos navios adquiridos ainda não estavam pagos, porque devíamos os empréstimos contraídos para custeá-los; já estavam velhos, contavam com mais de vinte anos. A Marinha sobrevivia graças ao espírito patriótico dos nossos homens do mar, alentados pela recordação das glórias passadas, pela confiança nos destinos do Brasil.

A forte ênfase na capacidade industrial, colocada por Vargas para garantir uma marinha eficiente e atualizada, vai se refletir no processo de modernização da Esquadra durante toda a Era Vargas. Em 1932 foi aprovado um programa naval. Foram realizadas várias modificações neste programa nos anos seguintes, que em geral eram compostas de mudanças nas quantidades de navios a serem incorporados. Entretanto, em 1934, ocorreu uma importante modificação no programa naval. Segundo este projeto de modernização da esquadra, a Marinha iria incorporar cruzadores, contratorpedeiros e submarinos, com a determinação da construção de três contratorpedeiros no Brasil, preferencialmente no Arsenal de Marinha da Ilha de Cobras no Rio de Janeiro, então em fase de conclusão de obras.¹⁴ Essa decisão traduz o crescente entendimento, entre as autoridades civis e militares, de que era necessário ter uma base industrial de defesa no país. No ano seguinte, o então Vice-Almirante Henrique Aristides Guilhem assumiu a pasta da Marinha. Ele seria uma figura central na reativação da construção naval militar em território nacional, e ficaria à frente do ministério até o final do governo Vargas, em 1945.

De acordo com o entendimento do novo ministro, a “solução do problema de renovação da Força Naval deveria ser a construção naval no país”. E continuava afirmando que:¹⁵

É certo que este empreendimento nunca foi tentado nos últimos cinquenta anos por ter havido uma radical transformação nos métodos de construção, com a substituição da madeira pelo ferro, e terem as indústrias evoluído vertiginosamente, evolução que o Brasil não acompanhou. Além disso, as usinas que modestamente foram surgindo não se animavam a despender grandes capitais em aparelhamento cujos produtos não encontravam consumidor e, assim, não se construía por não haver material por não haver construção. Era indispensável desfazer este equilíbrio, e foi o que fez a Administração Naval, preparando os seus arsenais e estaleiros para iniciar a construção de navios com material importado, formando assim o operariado para, no futuro, quando as indústrias brasileiras produzirem o material, utilizá-lo, fazendo obra exclusivamente nacional.

Pouco tempo depois da mudança de ministro e com o Arsenal quase pronto, foi batida a quilha do monitor *Parnahyba* em junho de 1936, o que oficialmente reinicia a construção naval militar em território nacional após décadas. No velho Arsenal também voltou-se a construir: utilizando um casco de monitor que estava abandonado há décadas, buscou-se terminar sua fabricação, dando-lhe nome de *Paraguassú*. Também havia o interesse de construir navios mineiros em território nacional, inicialmente pensado em utilizar estaleiros particulares, no intuito de estimular a indústria nacional e disseminar conhecimento técnico. Desejava-se construir seis navios, da classe *Carioca*, com mil toneladas de deslocamento cada, equipados com armamento antiaéreo e capacidade para 40 a 60 minas. Acabou-se decidindo fabricar os navios com 650 toneladas e foram construídos nas dependências do Arsenal de Marinha de Ilha das Cobras.¹⁶ Já em 1937, o governo anunciou a construção, no mesmo local, de três contratorpedeiros da classe *Marcílio Dias*.¹⁷ A ideia de construir esses navios no país teve grande apoio da Missão Naval Americana. Por in-

termédio dela, os Estados Unidos cederam os planos de construção da classe *Mahan* por preços simbólicos, além de toda assistência técnica para a construção, inclusive o fornecimento da formação para os operários brasileiros que participariam da fabricação dos navios.¹⁸

O apoio norte-americano na construção naval foi uma característica bastante importante nesse período. Para compreender este apoio, é importante ressaltar que, em meados da década de 1930, este país disputava com a Alemanha a influência no Brasil. Inicialmente, a disputa se concentrou no campo econômico, com o país europeu aumentando suas importações no Brasil e instituindo o comércio de compensação, o *aski marks*.¹⁹ Este mecanismo, criticado tanto por norte-americanos como por britânicos por ferirem os preceitos liberais do comércio internacional, apresentava vantagens ao Brasil naquele momento, pois permitia que o país adquirisse produtos manufaturados, máquinas e armamentos em troca de produtos agrícolas, como café e algodão. Em 1938, num acordo semelhante feito com a Itália, o Brasil adquiriu três submarinos da classe *Tupy* pagando com algodão e outros produtos.²⁰

Na época, a política externa dos Estados Unidos voltada para a América Latina era a Política de boa vizinhança. Esta política se baseava no relacionamento bom e pacífico entre todos os países do continente americano, sob a prevalência da não ingerência, da soberania dos Estados e do aumento do comércio regional. Com este novo enfoque, os Estados Unidos buscavam garantir a sua condição de potência hegemônica no continente, sob uma prática e discursos diplomáticos bastante agradáveis aos demais países. Dentro desta política exterior, o Brasil era um país que tinha grande destaque.²¹

Entretanto, do lado norte-americano, existiam algumas dificuldades para a venda de armamentos para o Brasil. Apesar dos documentos brasileiros apontarem os Estados Unidos como um fornecedor de armas, este país apresentava uma série de entraves legislativos internos para o fornecimento a países estrangeiros. Além disso, boa parte dos norte-americanos não tinha

interesse de ver fundos do Brasil que poderiam ser utilizados para portadores de títulos brasileiros serem dirigidos a outros propósitos. Finalmente, a partir deste momento, com mais ênfase com o início da guerra na Europa, Washington estava ampliando suas forças armadas com vistas ao futuro conflito hegemônico e as suas necessidades internas por equipamento consumiam grande parte da sua produção bélica.²²

Diante das dificuldades, o presidente norte-americano, Franklin Roosevelt, buscava alternativas para negociar com os brasileiros. Os alemães, por sua vez, buscavam ampliar suas relações com o Brasil, tentando iniciar uma cooperação militar-econômica cuja extensão previa a construção de um porto marítimo e de um arsenal naval no Rio de Janeiro, um complexo siderúrgico, uma fábrica de armas leves e o desenvolvimento de um programa ferroviário.²³ Ao mesmo tempo em que negociava com o Eixo, Vargas fazia o mesmo com os Estados Unidos, tentando conseguir o máximo de vantagens para o país num jogo duplo com as duas esferas políticas antagônicas do Ocidente. Roosevelt dava declarações dizendo que desejava que os navios de guerra almejados pelo governo brasileiro fossem construídos nos estaleiros dos Estados Unidos e chegou a oferecer ao Brasil seis contratorpedeiros construídos na Grande Guerra.²⁴

O ESTADO NOVO E A CONSTRUÇÃO NAVAL

De qualquer modo, em meio às tensões políticas internas daquela década, em 1937 Vargas e a cúpula militar fecharam o Congresso e proclamaram o Estado Novo. Na noite do golpe, Getúlio dirigiu-se à Nação como um salvador: estava adaptando o governo para as necessidades do país, criando “um regime forte de paz, justiça e trabalho”, e traçava as necessidades econômicas e militares do país: “suspensão da dívida externa; construção de ferrovias e rodovias para o interior e reequipamento das Forças Armadas”, assim como era uma necessidade inadiável “que se instale a grande siderurgia” no país.²⁵ A partir de então, o governo federal estabeleceu uma política econômica

voltada à industrialização do país e a política de defesa se tornou uma mistura da busca da industrialização, em especial da indústria pesada, e a aquisição de armamentos. Não se pode deixar de apontar também os preceitos nacionalizantes desta política.²⁶

Pouco antes da guerra, o Brasil adquiriu grande quantidade de armamentos. Estavam em fase final de fabricação, nos Arsenais da Marinha, seis navios mineiros da classe *Carioca* e o monitor fluvial *Paraguassú*, além dos três contratorpedeiros *Marcílio Dias*, com 1.500 toneladas, ainda em processo de construção. Foram compradas armas de infantaria da Tchecoslováquia; artilharia alemã; da Itália, adquiriu três submarinos para a entrega imediata e três outros para entrega posterior, 175 blindados de vários tipos, 250 metralhadoras *Breda*, juntamente com os direitos de fabricação; do Reino Unido, adquiriu seis contratorpedeiros (classe *Javary*); também comprou aviões e material para a construção de contratorpedeiros dos Estados Unidos.²⁷

Com o início da guerra na Europa em 1939, o Brasil teve que recorrer a países fora daquele continente para a aquisição de equipamento bélico. Em relação à renovação da Marinha, não haveria negociações acerca dos cruzadores e os seis contratorpedeiros *Javary*, cuja construção já estava avançada e alguns já estavam em fase de testes, acabaram sendo requisitados pelo governo britânico. Isso obrigou o Brasil a iniciar a fabricação de seis contratorpedeiros da classe *Amazonas*, a partir dos planos britânicos de construção, de 1.350 toneladas no país. Havia inúmeras dificuldades para a fabricação desses navios: eram de origem britânica, e, por causa da guerra, teriam que ser adaptados para serem construídos com material importado norte-americano, único país capaz de fornecer tais materiais. Os navios também eram inferiores aos *Marcílios*, tanto em seu sistema de construção como no armamento e propulsão.²⁸

Para os Estados Unidos, o início da guerra teve importantes consequências. Em primeiro lugar, Roosevelt conseguiu derrubar parte da legislação neutralista vigente em seu país que proibia a venda de armamentos. De outro lado, com a realização da Conferência Pan-Americana do Panamá, o país

conseguiu formalizar a neutralidade do continente em relação ao conflito, sob a liderança norte-americana.²⁹ Washington também começou a pressionar o Brasil para reforçar o saliente nordestino, visto pelos Estados Unidos como um flanco desprotegido do continente americano, dentro da concepção da defesa hemisférica. O Brasil, por sua vez, buscava negociar com os norte-americanos a instalação da siderurgia no território nacional e equipar suas forças armadas com armamentos modernos.

Após a queda da França, em maio de 1940, os Estados Unidos se apressaram em resolver as demandas brasileiras, no intuito de garantir o alinhamento do país e a proteção do Nordeste brasileiro contra uma eventual invasão ao continente. Ao final de setembro daquele ano, a questão da siderurgia fora resolvida, porém a outra demanda brasileira – equipar suas forças armadas com armamentos modernos – fora postergada, sobretudo pela incapacidade de Washington em atendê-la. Naquele momento, as forças armadas norte-americanas se expandiam rapidamente, e este processo consumia quase toda a sua produção bélica, além de ainda existirem algumas dificuldades na venda de armamentos para o exterior.³⁰

As dificuldades legislativas que impediam a venda de armamentos somente acabaram com a implementação do *lend-lease*. O *lend-lease* surgiu de uma aproximação entre britânicos e norte-americanos no final de 1940, quando o Reino Unido encontrava-se numa situação desesperadora na guerra, piorada pela reduzida capacidade do país em pagar os suprimentos necessários para manter sua máquina de guerra em funcionamento. Sem muitas alternativas, Churchill tratou de conversar com Roosevelt abertamente. Desta aproximação, surgiu a ideia do *lend-lease*, aprovada nos Estados Unidos em março de 1941. O *Lend-Lease Act* (lei de empréstimos e arrendamentos) permitia a Roosevelt vender, arrendar, emprestar ou trocar armas com qualquer outro país. Na prática, o *lend-lease* significou o fim de qualquer restrição legal para o auxílio material norte-americana para quaisquer países aliados, e transformou os Estados Unidos no “arsenal da democracia”.³¹

Em meados de 1941, o Brasil e os Estados Unidos entraram em acordo para a formalização do alinhamento brasileiro no plano de defesa hemisférica defendido pelos norte-americanos. Assim, Washington conseguiu a autorização formal do governo brasileiro para a construção de bases aéreas, principalmente no Nordeste, para a defesa continental. A questão dos armamentos para as Forças Armadas também foi resolvida na mesma época, quando a indústria bélica norte-americana passou a produzir armamentos suficientes para enviar aos seus aliados, além da liberação inicial de US\$ 200 milhões nos termos do *lend-lease* para o reequipamento das forças militares brasileiras.³² Ao final da guerra, o Brasil recebeu um total de US\$ 332 milhões, que efetivamente tornaram o país a principal potência militar da América Latina.³³ Para a Marinha, grande parte destes recursos veio em forma dos vinte e quatro caça-submarinos (classe *Guaporé* e *Javari*) e contratorpedeiros de escolta (classe *Bertioga*) transferidos ao país pelos Estados Unidos.

Os norte-americanos apoiaram durante parte do período da guerra a construção naval militar no Brasil. No início do conflito, Washington buscou, sobretudo através da missão naval americana na Marinha, auxiliar a fabricação de novos navios em território brasileiro. Em 1939, a missão sugeriu à Marinha a construção de seis contratorpedeiros e três submarinos em estaleiros particulares e três contratorpedeiros ou submarinos ou um cruzador leve no Arsenal da Ilha das Cobras, que contariam com apoio norte-americano. Entretanto, o Ministro Guilhem mandou arquivar a proposta, segundo ele, por “motivos óbvios”, que provavelmente eram econômicos.³⁴ Quando o Brasil iniciou a fabricação dos contratorpedeiros *Amazonas*, a missão naval americana atuou decisivamente no sentido de conseguir adaptar os planos de construção britânicos dos navios para o equipamento norte-americano.³⁵

O Brasil buscou, também, iniciar a fabricação de submarinos antes de entrar na guerra. Contatos foram realizados para a obtenção dos planos de construção em uma empresa norte-americana, a Electric Boat, porém não houve acordo. Tentou-se utilizar

os planos dos já construídos submarinos da classe *Tupy*, porém a dificuldade em adquirir os materiais necessários acabou levando o Brasil a buscar novamente nos Estados Unidos a aquisição dos planos e peças para a construção de três submarinos de 800 toneladas.³⁶ Entretanto, o início da guerra para o Brasil acabaria interrompendo o planejamento da fabricação de submarinos em território nacional.

A GUERRA CHEGA AO BRASIL

Após a entrada do Brasil na guerra, depois de uma série de torpedeamentos de navios nacionais em 1942, a construção naval continuou com grande intensidade. A ameaça do Eixo ao Brasil se constituiu no curso submarino. Na época, o Brasil encontrava-se sem qualquer condição de se defender dos ataques submarinos. Da força-tarefa composta pelos cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul* e os seis *Cariocas*, já sem equipamento de minagem, deslocada para a proteção do tráfego marítimo do Nordeste ainda em maio daquele ano, nenhum contava com aparelho de detecção de som, artilharia antiaérea ou lançadores e bombas de profundidade. Os encouraçados *Minas Geraes*, totalmente inapropriados para a guerra antissubmarino, foram estacionados em Salvador e Recife para a defesa dos portos dessas cidades. Chegou-se, inclusive, a enviar os monitores fluviais *Parnahyba* e *Paraguassú*, pertencentes à Flotilha do Mato Grosso, para a defesa do porto de Salvador.³⁷

A construção naval foi intensificada no intuito de fabricar navios, ainda que simples e pequenos, aptos para essa modalidade de guerra naval que se desenhava. O apoio norte-americano, novamente, provou-se fundamental, sobretudo em equipar e treinar os brasileiros para a guerra antissubmarino. Muitos navios foram modernizados e receberam armamento próprio para este tipo de guerra, como no caso dos navios mineiros da classe *Carioca*, que foram reclassificados como corvetas.³⁸

Durante a guerra, os contratorpedeiros *Marcílio Dias* ficaram prontos. Inicialmente, receberam como armamento provisório os antigos canhões de 4,7 polegadas do *Minas*

Geraes, partindo em seguida aos Estados Unidos para receberem o seu armamento definitivo.³⁹ Seis corvetas, da classe *Matias de Albuquerque*, foram construídas e incorporadas pela Marinha. Originalmente estes navios eram traineiras para pescas oceânicas encomendadas por uma empresa britânica, The Marine Navigation Company, ao estaleiro particular Organização Laje em 1941. Quando o Brasil entrou na guerra, estes navios já estavam quase prontos e foram requisitados pelo governo brasileiro, que passou a custear a finalização da construção. Foram instalados equipamentos e armamentos antissubmarino (inclusive sonar) e incorporadas pela Marinha em 1943 e 1944.⁴⁰ Além destes navios, também foram fabricados em solo pátrio dois caça-submarinos, da classe *Rio Pardo*, no Arsenal de Ilha das Cobras e na Organização Laje. Os navios, construídos quase inteiramente com madeira, receberam motores a diesel de 150 cavalos. A inclusão desses motores ocorreu por determinação governamental, que viu a oportunidade de incentivar a produção nacional de motores.⁴¹

Os brasileiros passaram a almejar a construção de uma aliança especial com os Estados Unidos, que se prolongasse após a guerra e que garantisse a predominância naval brasileira no continente sul-americano – e militar, num contexto mais geral. Essa perspectiva era entendida em termos de oposição, dos dois países, à Argentina, que então era tida com uma neutralidade pró-Eixo. Os norte-americanos, inicialmente, concordavam com essa ideia, especialmente Roosevelt e o *Navy Department*. Pelo menos até 1944, era consensual o apoio de Washington para a construção de um Brasil forte econômica e militarmente. Existia o desejo de reduzir a dependência brasileira em ambos os campos, pela simples necessidade norte-americana de mobilizar seus recursos para as áreas prioritárias na guerra.⁴²

A partir do final de 1943, ocorreram mudanças na política dos Estados Unidos para a América Latina. Washington decidiu enviar grandes quantidades de equipamento bélico para a região, no intuito de enfraquecer a influência europeia na região e estabelecer firmemente a hegemonia do país,

econômica e militarmente. Havia a recomendação de que fornecesse equipamento militar mais vinculado à manutenção da segurança interna dos países, especialmente nos países exportadores de materiais estratégicos, cujos governos apoiassem os Estados Unidos. Para implementar este projeto, Washington passou a negociar, a partir de meados de 1944, no nível de estados-maiores, com as nações latino-americanas – com exceção da Argentina – no intuito de evitar que os países da região se unissem para contrabalançar os Estados Unidos. Nesta nova perspectiva, baseada na dispersão do poder, o Brasil perdia força, pois já não havia maior necessidade de utilizar o país como representante dos interesses norte-americanos na região.⁴³

A partir do recebimento de navios modernos através do *lend-lease*, a construção naval no Brasil perdeu fôlego, uma vez que este mecanismo supria de forma rápida e bastante simples as necessidades imediatas de novas unidades. Ainda assim, a construção naval não foi paralisada: os contratorpedeiros *Amazonas*, apesar dos seguidos atrasos, continuaram a ser construídos; na Organização Lage foram encomendados mais seis caça-submarinos, da classe *Piranha*, que só ficariam prontos após a guerra.⁴⁴ Ainda no final do conflito, o Brasil almejava uma grande quantidade de navios: um programa naval em 1945 previa a aquisição de grande número de navios, incluindo dois encouraçados, dois porta-aviões, quatro cruzadores e grande número de contratorpedeiros.⁴⁵ Existiu o interesse de construir contratorpedeiros no Brasil, da classe *Fletcher*, cujos planos de construção haviam sido cedidos ao país e ainda se planejava utilizar em sua fabricação materiais produzidos no Brasil.⁴⁶ Os norte-americanos também auxiliaram na criação da Fábrica de Artilharia da Marinha e da Fábrica de Torpedos, que, entretanto, só começaram a produzir canhões e torpedos após a guerra.⁴⁷

Em 1945, ainda sob a administração Roosevelt, Washington definiu os interesses militares no Brasil em três aspectos principais: 1) assegurar superioridade militar brasileira sobre a Argentina, de modo a garantir que os Estados Unidos, através de um procura-

dor, pudessem lidar por “meios fortes” com os platinos; 2) manter o uso das bases militares do Brasil; 3) evitar que as potências europeias forneçam armas e equipamentos militares ao país e às demais nações latino-americanas. Em relação ao último ponto, fica nítido o interesse norte-americano de assegurar o monopólio de vendas militares para os países latino-americanos. Isso foi evidenciado num memorando da Marinha norte-americana que dizia que, dentre outros fins, a missão naval no Brasil devia assegurar a “predominância dos Estados Unidos nos assuntos brasileiros e no continente americano” e “introduzir o emprego de material dos Estados Unidos na Marinha do Brasil *para promover o comércio americano*”.⁴⁸

O PÓS-GUERRA E A ESTAGNAÇÃO

Como se sabe, após o fim da guerra, Vargas foi deposto e o Estado Novo caiu, abrindo caminho para um regime mais democrático. A maior modificação que ocorreu na Marinha com a mudança de regime foi na construção naval. O golpe e a alteração política que se seguiu interromperam a administração Guilhem e tornaram suspeito tudo o que esta administração havia feito. Particularmente, a área mais afetada foi a construção naval. Com a gradual diminuição do apoio norte-americano e o recebimento de unidades prontas a custos baixos, o ritmo da construção naval foi reduzido. Apesar de baseado na fabricação de navios a partir de peças pré-fabricadas importadas do exterior, naquele momento, o país caminhava para um alto grau de independência na construção de navios militares menores e detinha técnicos e engenheiros com considerável experiência na manufatura naval. Também existia a produção, limitada, mas nacional, de canhões, munições e torpedos, além de alguns equipamentos eletrônicos para uso naval.⁴⁹

Essa redução na construção naval teria efeitos nefastos para a Marinha. Os navios em fabricação sofreram vários atrasos, oriundos tanto de problemas técnicos como também da falta de apoio governamental e da mudança do cenário internacional pós-guerra. Os caça-submarinos classe *Piranha* só ficaram prontos em 1947-1948 e, no caso

dos contratorpedeiros da classe *Amazonas*, o primeiro só ficou pronto em 1949 e o último em 1960.⁵⁰ Porém, mais grave do que o atraso na construção dos navios, foi a Marinha ter perdido a oportunidade de desenvolver tecnologia no intuito de diminuir seu atraso e dependência tecnológicos. Segundo Pinto (1974:28),

a retração havida [no setor de construção naval no pós-guerra] estagnou o nosso progresso no setor, impossibilitou os técnicos de acompanharem o desenvolvimento tecnológico e não permitiu que houvesse a pesquisa e elaboração de projetos.

Os Estados Unidos também passaram por mudanças ao final da guerra, que afetou o apoio norte-americano à construção naval militar brasileira. Dando continuidade às mudanças iniciadas ainda no final da gestão Roosevelt, o novo presidente norte-americano, Harry Truman, não tinha as mesmas escolhas políticas para a América Latina que Roosevelt, e a nova conjuntura internacional que, em breve, se desenharia não colocava a América Latina no centro das preocupações da diplomacia de Washington. Além disso, o consenso favorável aos Estados Unidos no Brasil permitiu ao país relativa liberdade para se concentrar em estabelecer pesada influência sobre setores econômicos e militares. Para a Marinha, todo este processo de mudanças significou que, apesar de modernizada, a força naval não contaria mais com o mesmo apoio que tivera dos norte-americanos. Adolf Berle, o novo embaixador do país no Brasil, já em julho de 1945 levantava dúvidas do fato de os Estados Unidos transferirem aos brasileiros substancial volume de equipamento bélico, duvidando, especificamente no aspecto naval, que a Marinha tivesse capacidade de operar com eficiência modernas unidades.⁵¹ Finalmente, podemos apresentar como síntese as palavras de Vidigal (1985:89):

Sob o comando americano, apreendemos a fazer a guerra no mar em moldes modernos, entramos em contato com equipa-

mentos de projeto recente e sofisticados, como o sonar e o radar, passamos a pensar em termos mundiais mais do que termos regionais, despertamos, mais uma vez, para nossa vocação atlântica. Contudo, à total dependência material somaríamos uma subordinação intelectual esterilizadora nos anos subsequentes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como pudemos observar, a construção naval militar durante a Segunda Guerra Mundial tinha estreitas ligações com as políticas do Estado Novo. O projeto varguista de industrialização do país, com forte componente nacionalizante, deu boa parte da tônica da modernização da Marinha no período. Segundo os líderes do governo, a reativação da construção naval criaria demanda de produtos industriais, o que incentivaria a indústria nacional a se expandir. Além disso, a formação de operários e técnicos, com apoio do exterior, permitiria ao Brasil incorporar e desenvolver novas tecnologias, no intuito de modernizar tanto o limitado parque industrial brasileiro como em garantir uma produção bélica moderna e avançada em território nacional.

Além da política de industrialização governamental, devemos apontar também a importância das políticas militares. A cúpula militar da Era Vargas via a defesa nacional em termos mais amplos do que simplesmente o equipamento disponível. Era necessário industrializar o país, desenvolver indústrias bélicas e tecnologia militar nacionais para que a defesa fosse realmente eficiente. Nesta perspectiva, era fundamental reativar a indústria naval, portanto, era também basilar a reativação da construção naval militar.

Podemos observar que o apoio norte-americano à construção naval militar brasileira ocorreu de acordo com três perspectivas diferentes. Inicialmente, ainda na década de 1930, era necessário contrabalançar a influência alemã no Brasil. Diante das dificuldades em atender os anseios dos líderes brasileiros – pois o Brasil não tinha como comprar armamentos segundo as regras liberais do comércio exterior e os Estados

Unidos tinham sérios entraves para a venda de armas para outros países – estabelecer a construção naval no Brasil, com apoio da missão naval americana, era uma boa forma de evitar o avanço alemão. Além disso, a fabricação de navios no Brasil, com projetos e orientação norte-americana, significava o ganho de uma lucrativa fatia do mercado de armas no Brasil, uma vez que estes navios acabariam necessitando de peças e equipamentos norte-americanos.

Posteriormente, a produção naval militar brasileira também atendia os interesses norte-americanos no sentido de liberar a produção bélica para áreas prioritárias na guerra, especialmente para o seu uso e de seus aliados nos campos decisivos do conflito. Esta perspectiva era bastante importante especialmente nos anos iniciais do conflito, quando a produção bélica norte-americana dava seus primeiros passos para tornar-se o “arsenal das democracias”. Assim que a enorme capacidade industrial dos Estados Unidos superou as necessidades de consumo das forças armadas norte-americanas e passou a produzir armamentos para seus aliados, o interesse de Washington na construção naval no Brasil reduziu, assim como o apoio. No sentido de aumentar os lucros de sua própria indústria com a padronização do equipamento das forças armadas latino-americanas – dentre elas, as

brasileiras, em especial – os Estados Unidos preferiam transferir embarcações a auxiliar a produção local brasileira.

É importante lembrar que, apesar dos esforços norte-americanos no sentido de garantir sua hegemonia no Brasil, nem sempre o governo brasileiro e as Forças Armadas agiam em plena concordância com a política de industrialização e nacionalização. McCann (1995:356-357) lembra, tomando como exemplo a dificuldade do estabelecimento de uma fábrica de motores de aviões nacional, que nem sempre as empresas nacionais e as Forças Armadas ajudavam a indústria local, ao procurar quase que exclusivamente os modelos estrangeiros.

Finalmente, devemos apontar que, após a guerra, a construção naval militar estagnou e depois retraiu. Diante das enormes facilidades criadas pelos norte-americanos para a transferência de navios usados, a mentalidade dependente que aceitava estes navios transferidos como os únicos necessários para a defesa nacional e a baixa prioridade dada pelo governo à fabricação de novos vasos de guerra, houve um período de abandono da construção naval militar no Brasil. Apenas no final da década de 1960, com a aprovação do Programa Decenal de Renovação dos Meios Flutuantes, houve uma retomada da construção naval militar.

REFERÊNCIAS:

ALVES, Vágner Camilo. “Ilusão desfeita: a ‘aliança especial’ Brasil-Estados Unidos e o poder naval brasileiro durante e após a Segunda Guerra Mundial”. *Revista Brasileira de Política Internacional*. Brasília: vol. 48, nº 1, 2005.

_____. *O Brasil e a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro/São Paulo: PUC-Rio/Loyola, 2002.

BITTENCOURT, Júlio Regis. *Memórias de um Engenheiro Naval*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 2005.

BLACK, Jeremy. *Rethinking military history*. Routledge: London, 2004.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *História Marítima*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY. *Brazil*. November 30, 1948.

FAUSTO, Boris. *A Revolução de 1930*. São Paulo: Brasiliense, 1978.

_____. *História do Brasil*. São Paulo: Edusp, 1997.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982.

- HILTON, Stanley E. *O Brasil e a crise internacional*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.
- KEEGAN, John. *Uma história da guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.
- MAIA, Paulo. A construção naval militar no Brasil. *Tecnologia & Defesa*. Rio de Janeiro: suplemento especial nº 18, ano 25, 2008.
- MARTINS, Hélio Leôncio & GAMA, Arthur Oscar Saldanha da (Org.). A Marinha na Segunda Guerra Mundial. In: HISTÓRIA Naval Brasileira, 5º volume, tomo II. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.
- McCANN, Frank D. *A Aliança Brasil-Estados Unidos 1937-1945*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995
- _____. *Soldados da Pátria*. Rio de Janeiro: Companhia das Letras/Biblioteca do Exército Editora, 2009.
- MELLO, Américo Vieira de. *Memórias: visão histórica da Marinha Brasileira 1895 a 1945*. Belo Horizonte: O Escriba, 1994.
- MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. *Sylvio de Noronha*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986.
- MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório Apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1934.
- _____. *Relatório Apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1937.
- _____. *Relatório dos Serviços do Ministério da Marinha correspondente aos anos 1937 – 1938 – 1939*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940.
- _____. *Relatório dos Serviços do Ministério da Marinha correspondente aos anos de 1942, 1943 e 1944*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1945.
- _____. *Relatório dos Serviços do Ministério da Marinha em 1941*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1942.
- PEREIRA, Mauro Cesar Rodrigues. A Marinha que vi e a que não terei tempo de ver. *Revista Marítima Brasileira*, vol. 119, nº 4, 1999.
- PINTO, Paulo Lafayette. A Marinha e a Construção de Navios de Guerra. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: volume 94, nº 2, 1974.
- PINTO, Sérgio Murilo. A doutrina Góes: síntese do pensamento militar no Estado Novo. In: PANDOLFI, Dulce. *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1999.
- SCAVARDA, Levy. Construção de navios de guerra no Brasil: período republicano. *Navegador*. Rio de Janeiro: nº 3, 1973.
- SCHEINA, Robert L. *Latin America: a naval history 1810-1987*. Annapolis: Naval Institute Press, 1988.
- SEITENFUS, Ricardo. *O Brasil vai à guerra*. Barueri: Manole, 2003.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985.

¹ Black, 2004:22.

² Caminha, 1980:216.

³ Pinto, 1974:20-21.

⁴ Pinto, 1974:21.

⁵ Maia, 2008:14; Pinto, 1974:21. O período entre 1860 e 1890 marcou grande intensidade na construção naval. Enquanto Pinto (1974:22) afirma que a década de 1860 foi a mais produtiva alcançada pelo Arsenal do Rio de Janeiro, Maia (2008:14) afirma que entre 1870 e 1890, ainda que existisse um declínio na construção naval, foram fabricados, no mesmo lugar, mais de quinze navios, entre eles quatro cruzadores de grande porte.

⁶ Pinto, 1974:22; Scavarda, 1973:35.

⁷ A grafia dos nomes dos navios variou conforme a adoção de novas normas ortográficas. Decidimos, para este trabalho, utilizar a grafia original dos nomes das embarcações. Segundo Pinto (1974:35), em 1915 existia um único navio, nas 37 unidades pertencentes à Marinha, que fora construído em território nacional: o monitor fluvial *Pernambuco*.

⁸ Neste processo, destaca-se a substituição das lideranças das Forças Armadas. Segundo Fausto (1997:358) o alto escalão militar remanescente da República Velha caiu nos primeiros anos da Era Vargas (1930-1945), num processo acelerado pela Revolução Constitucionalista. Somente em 1932 foram exilados 48 oficiais, sendo sete generais. Getúlio manipulava os antigos elementos da Revolução de 1930 e mantinha no seu governo somente aqueles em que ele confiava e que estavam comprometidos com o modelo de “modernização conservadora” que construía no país. No fim de 1933, trinta e seis dos quarenta generais na ativa tinham sido promovidos ao posto pelo novo governo.

⁹ No panorama externo, vale ressaltar também a crise entre Colômbia e Peru pela região de Letícia, em 1932-1933. Tanto neste conflito como na Guerra do Chaco ocorreram incidentes na fronteira com o Brasil. Hilton, 1977:62.

¹⁰ Pinto, 1999:299.

¹¹ Fausto, 1978:48.

¹² McCann, 2009:456.

¹³ Pinto, 1974:23

¹⁴ Ministério da Marinha, 1934:14.

¹⁵ Pinto, 1974:24.

¹⁶ Bittencourt, 2005:166-168.

¹⁷ Ministério da Marinha, 1937:89-90.

¹⁸ Ministério da Marinha, 1942:21; Scavarda, 1973:42; Vidigal, 1985:81; Bittencourt, 2005:172. Alguns documentos e autores brasileiros apontam que os planos de construção eram do tipo *Cassin*. Entretanto, é necessário afirmar que o USS *Cassin* era um contratorpedeiro da classe *Mahan*, uma das predecessoras da famosa classe *Fletcher*. Segundo Scheina (1988:327), os navios brasileiros eram variáveis dos *Mahans* com menos armamento.

¹⁹ Seitenfus, 2003:18. A denominação *aski* vem de *Auslander Soderkonto für Inlandszahlungen*, que significa “conta especial do estrangeiro para pagamentos internos”.

²⁰ Hilton, 1977:70.

²¹ McCann, 1995:62-63; Alves, 2002:53.

²² McCann, 1995:39; Alves, 2002:79; McCann, 2009:456.

²³ Seitenfus, 2003:24.

²⁴ Entretanto, por pressão argentina, os Estados Unidos acabaram cancelando a transferência, para choque dos militares brasileiros. McCann, 2009:457, 521.

²⁵ McCann, 1995:47; Hilton, 1977:83.

²⁶ McCann, 2009:528.

²⁷ McCann, 1995:151; 2009:548.

²⁸ Ministério da Marinha, 1940:22; Bittencourt, 2005:189-191.

²⁹ Alves, 2002:83-85.

³⁰ Alves, 2002:112-114.

³¹ Alves, 2002:116-117.

³² Gama, 1982:17.

³³ Alves, 2002:132-133.

³⁴ Scavarda, 1973:60.

³⁵ Vidigal, 1985:81.

³⁶ Ministério da Marinha, 1942:23-24.

³⁷ Mello, 1994:136; Gama, 1982:25-26; Mendonça, 1986:33.

³⁸ Além dos *Cariocas*, também foram modificados e receberam equipamento antissubmarino os cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, os contratorpedeiros classe *Pará* e o *Maranhão* e os navios hidrográficos *Rio Branco* e *Jaceguai*. Martins & Gama, 1982:286-287.

³⁹ Bittencourt, 2005:229. Segundo Mendonça (1986:36), os *Marcílios* só receberam armamento nos Estados Unidos por causa do receio que os navios que transportassem o armamento fossem afundados no caminho para o Brasil. Tal medo vinha do torpedeamento, algum tempo antes, de um transporte carregado com equipamento para os navios. Ao chegar aos Estados Unidos, o armamento a ser instalado foi mudado, por causa de alterações no navio feitas pelos brasileiros.

⁴⁰ Martins & Gama, 1985:284-285. A incorporação desses navios, entretanto, não foi unânime. Mello (1994:138-139) afirmou que os navios eram muito simples e que careciam de recursos que o mais rudimentar navio da época possuía.

⁴¹ Pinto, 1974:37; Bittencourt, 2005:221.

⁴² Alves, 2005; McCann, 1995:299.

⁴³ McCann, 1995:260-261.

⁴⁴ Scavarda, 1973:43.

⁴⁵ Ministério da Marinha, 1945:11-12.

⁴⁶ Vidigal, 1985:90; Maia, 2008:15; Bittencourt, 2005:231-233.

⁴⁷ Vidigal, 1985:90; Gama, 1982:35; Martins & Gama, 1985:305.

⁴⁸ Grifo do autor. McCann, 1995:357-358.

⁴⁹ Vidigal, 1985:90; CIA, 1948:52-53; Pereira, 1999:23.

⁵⁰ Alves, 2005.

⁵¹ Alves, 2005.