

A influência norte-americana na Marinha brasileira e seus reflexos ao longo do século XX*

Misael Henrique Silva do Amaral

Doutorando em História pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Mestre em História pelo Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC – FGV). Especialista em História Militar Brasileira (UNIRIO) e em História do Rio de Janeiro (UFF). É Bacharel em Ciências Navais pela Escola Naval com habilitação em Mecânica e Bacharel em Teologia pela Faculdade Unida de Vitória (ES).

RESUMO

O presente artigo pretende demonstrar a influência norte-americana sobre a Marinha brasileira a partir da Missão Naval Americana de 1922, e como o pensamento naval estadunidense norteou a Esquadra do Brasil, sobretudo a partir da Segunda Guerra Mundial, onde a aliança militar entre os dois países se estreitou. Desse modo, busca-se apresentar como a nossa Marinha foi influenciada pelos EUA em diversos aspectos da atividade militar naval, como o estratégico, doutrinário e administrativo.

PALAVRAS-CHAVE: Missão Naval Americana; História Militar; estratégia naval

ABSTRACT

This article argues the American influence over the Brazilian Navy from the American Naval Mission in 1922, and as the American naval thinking guided the squad in Brazil, especially from the second, where the military alliance between the two World Wars countries has narrowed. Thus, we seek to show how our Navy was influenced by the United States on various aspects of naval military activity, such as strategic, doctrinal, administrative.

KEYWORDS: American Naval Mission; Military History; naval strategy

De acordo com Vidigal¹ a Marinha do Brasil no decorrer de sua trajetória buscou inspiração na Marinha Britânica, a mais poderosa e importante força naval do período do século XIX até princípios do século XX, quando a partir do advento da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) se configurou a emergência de uma nova potência no cenário mundial – os Estados Unidos da América – e o prestígio de sua Marinha de Guerra, e essa nova realidade não passaria sem ser notada no continente americano. O autor salienta que já em 1914 a Marinha brasileira contrata oficiais norte-americanos para lecionarem na Escola Naval de Guerra, que fora recém-criada, e mais tarde chamada de Escola de Guerra Naval (EGN). Sendo que em dezembro de 1922 se instala e começa a funcionar a Missão Naval Americana, que marcaria o início de um longo período de relações entre a Marinha brasileira e norte-americana, com esta, orientando a organização administrativa, a instrução técnica, o treinamento do pessoal e a formulação doutrinária e estratégica da Marinha do Brasil.

É importante sublinhar que desde as primeiras décadas do século XX se buscava reaparelhar a Armada brasileira a fim de que ela pudesse desempenhar seu papel de assegurar a posse do

* Artigo recebido em 17 de setembro de 2014 e aprovado para publicação em 14 de outubro de 2014.

“domínio do mar” em um determinado setor onde a liberdade das comunicações representaria um elemento vital para a nação, ou seja, essa área setorial abrangeria as linhas de comunicação ao longo do litoral e entre os principais portos e o estrangeiro. Assim, ao que parece, a estratégia naval desse período tinha um caráter puramente defensivo.

Araújo Neto² assinala que os pensadores navais do início do século XX entendiam que a melhor forma de defesa estratégica de um litoral seria possuir uma esquadra bem equipada e muito bem guarnecida por pessoal capacitado a fim de destruir uma esquadra inimiga, esse era o conceito da melhor defesa.

Nos primeiros anos do século XX se vislumbravam os ataques dirigidos às fronteiras litorâneas de um país, como sendo uma das principais ameaças na guerra naval, e para se combater estas incursões seria necessário possuir a chamada defesa de costa³. É possível compreender então que a estratégia naval brasileira do período era constituída da mesma percepção e que seria expressa através de metas baseadas em estudos técnicos e opiniões profissionais do nosso pessoal, mas também de marinhas estrangeiras. E vale dizer que a Marinha não era um organismo autônomo dentro do governo, ou seja, ela sofria as consequências das conjunturas políticas, como também da intensa produção científica em termos de armamentos bélicos no âmbito externo.

As experiências oriundas da história naval parecem ser a principal fonte dos estrategistas navais, e durante o início do século XX surgiriam várias demonstrações dessa característica. A literatura de Alfred Mahan⁴ que estudou o poder marítimo britânico através de sua própria história e a guerra Russo-japonesa⁵ seriam também outros aspectos de influência sobre a estratégia naval da Marinha brasileira.

Portanto, havia já nas primeiras décadas do século XX a preocupação das autoridades navais em se estabelecer uma estratégia naval brasileira que coadunasse com o novo cenário mundial e também buscar adquirir meios navais mais modernos, e em seguida capacitar as guarnições a operar esses navios novos, utilizando oficiais estrangeiros no adestramento, como explicitado no relatório de 1908

do Almirante Alexandrino de Alencar, ministro da Marinha, ao presidente da República:

(...) os planos e propostas para os novos e modernos navios foram estudados e analisados por oficiais gerais (...) e engenheiros, aos quais foi recomendado emitir opinião a respeito, apontando as alterações que lhes afigurassem necessárias (...) e para preparar adequadamente o guarnecimento desses navios deveria se utilizar dos serviços de grande potência naval para instruir a nossa Marinha⁶.

Caminha⁷ acentua que o pensamento de se ter oficiais de outras marinhas na formação doutrinária da Armada brasileira seria reforçado por dois motivos:

– Os bons resultados obtidos pelo Exército brasileiro após a contratação, em 1920, da Missão Militar Francesa; e

– A crescente complexidade dos navios e engenhos de guerra consequente à experiência adquirida pelas potências durante as primeiras décadas do século XX e a Primeira Guerra Mundial.

É importante ressaltar ainda que o reaparelhamento da Marinha brasileira no início do século XX estava em consonância com a política externa brasileira norteadada através do chanceler do Brasil, o Barão do Rio Branco, que via no programa naval brasileiro um instrumento importante para consecução de seus objetivos.

Assim, no dia 2 de março de 1922, após várias discussões no Almirantado e de estudos realizados pelo Estado-Maior da Armada, o Presidente Epitácio Pessoa autorizou o então ministro da Marinha Dr. Veiga Miranda a dar os primeiros passos no sentido de efetivar a ideia de estabelecer uma Missão Naval. A opção foi a Marinha Americana em virtude de se ter desde 1914 na Escola Naval de Guerra oficiais instrutores. Conforme assinala o então Ministro Veiga Miranda em seu relatório ministerial:

(...) na parte do ensino (na Escola Naval de Guerra) estão sendo introduzidas sensíveis modificações pela missão americana (...) despedí-los não seria somente descortesia; seria injustiça contra quem sempre se mostrara à altura de seus deveres e de suas funções⁸.

Desse modo, no dia seis de junho de 1922 foi assinado em Washington, D.C, nos EUA o contrato para se estabelecer a Missão Naval Americana no Brasil. E sua influência se daria a partir da Escola Naval de Guerra, haja vista que a função desta Escola era de preparação dos oficiais para o Estado da Arte em termos de doutrinas navais e procedimentos, bem como preparar e orientar o pensamento dos oficiais para o estudo dos grandes problemas navais, de modo a estabelecer entre eles uma perfeita unidade de vistas, da qual resultassem a formação e definição da doutrina de combate para a Marinha brasileira e também unificar e precisar as ideias profissionais de uma oficialidade articulada aos novos tempos, com intuito de tornar essa oficialidade apta para o comando na nova perspectiva da guerra no mar. Vale dizer que os oficiais norte-americanos lecionavam na Escola Naval de Guerra as disciplinas de estratégia, tática e jogos de guerra, e também a de evolução da construção naval (MARTINS) ⁹.

É relevante salientar que com a vinda da Missão Naval em 1922 para o Brasil, haveria uma reorganização na Marinha, sendo criadas as Diretorias Técnicas, além do que oficiais brasileiros que haviam feito cursos nos EUA teriam absorvido o pensamento Mahaniano que mais tarde influenciariam nas decisões navais. Mahan entendia a Marinha oceânica de grandes dimensões como importante instrumento da política expansionista norte-americana do final do século XIX. Cabe dizer que a Marinha brasileira adotaria a concepção de Poder Marítimo de Mahan.

O estreitamento entre a Marinha brasileira e a norte-americana se daria, sobretudo, devido aos estágios e reparos de navios realizados nos EUA. Desse modo, nota-se uma alteração na inspiração da força naval brasileira da influência britânica para norte-americana desde as primeiras décadas do século XX. Nos anos 1930 durante a gestão do Almirante Protógenes Pereira Guimarães houve a contratação de mais dois oficiais para ministrarem na rebatizada Escola de Guerra Naval (EGN) os assuntos de estratégia e de tática naval. Ainda na administração do Ministro Protógenes Guimarães vale ressaltar que teve início o plano de renovação dos meios flutuantes iniciado em 1932 e efetivado a partir de 1935, na

gestão do Almirante Aristides Guilhem, sendo que a principal característica desse plano era a ênfase na construção naval no país.

De acordo com Vidigal¹⁰ a Marinha do Brasil, até as primeiras décadas do século XX, sempre fora influenciada e compelida pelo desenvolvimento do Poder Naval da Argentina e em seguida pelo Chile. Assim, para o autor a demanda do plano de reestruturação dos meios flutuantes de 1932 levava em consideração as crescentes forças navais desses dois países da América do Sul. E vale destacar que na década de 1920 toda a problemática estratégica estudada na Escola Naval de Guerra era centrada no Atlântico Sul, com suposição de oponentes sul-americanos. Estudava-se interceptação de forças navais, ações de superfície entre forças navais, proteção de transporte de tropas do Exército para o sul do país, bem como o abastecimento dessas tropas por navios, quando em operação, defesa de bases contra ataques inimigos e sua recuperação no caso de terem sido ocupadas, e conquista de bases em território inimigo. Todo esse sistema doutrinário era focado somente no Atlântico Sul.

Ao que parece, não havia uma preocupação e definição estratégica contra um inimigo fora do cone sul e de proteção do tráfego marítimo quanto à ameaça de submarinos, ou seja, o programa de 1932 não levava em conta a guerra antissubmarino, que seria a grande tarefa da marinha brasileira durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) e a própria Marinha norte-americana não parecia considerar essa tarefa como prioridade. Vale sublinhar ainda que nos currículos da Escola de Guerra Naval até 1942, não incluíam ataques por submarinos ao tráfego marítimo, não se ocupando, obviamente, da defesa contra submarino, possivelmente reflexo daquilo que a Missão Naval Americana também pensava, ou seja, a guerra antissubmarino não era prioridade e não fazia parte da concepção estratégica naval brasileira até aquele momento (MARTINS).¹¹

É importante salientar que a Missão Naval Americana foi relevante para o processo de construção naval militar que se desencadeou nos anos 1930, permitindo à Marinha brasileira, a preços simbólicos, os planos de construção dos modernos contratorpedeiros

classe *Mahan* que seriam na nossa Marinha os contratorpedeiros classe *Marcílio Dias*. Além de cederem os planos, ainda forneceram toda a assistência técnica para a construção, incluindo a formação de mão de obra especializada para o Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, e com relação ao material necessário à construção desses navios foi criado um escritório de compras da Marinha sediado na cidade de Nova Iorque nos EUA.

É necessário acentuar que durante a administração do Almirante Guilhem na pasta da Marinha (1935-1945), embora não existisse ainda o pleno estabelecimento da estratégia naval de defesa do tráfego marítimo e da relevância da guerra antissubmarino, inserido no contexto do plano de reestruturação dos meios navais da marinha de 1932¹², há três aspectos relevantes que é importante destacar, conforme apontam os relatórios ministeriais da Marinha dos anos 1935, 1937 e 1939:

– O primeiro seria com relação à aquisição de submarinos, uma preocupação do Ministro em vistas a possibilitar o adestramento e atualização do pessoal para esse meio naval estratégico:

(...) Foram adquiridos da Itália os submarinos Tupy, Tymbara e Tamoyo que aportaram ao Rio de Janeiro em 12 de março de 1938. O desaparecimento naval exigia providências urgentes para que fossem obtidas ao menor prazo possível unidades para a esquadra, não só como elementos de força, como para prosseguir o treinamento do pessoal, mantendo-o em condições eficientes, e não perder o esforço já despendido, com a sua instrução profissional. O problema, quanto aos submarinos, havia sido resolvido satisfatoriamente¹³.

– O segundo seria a importância dada pelo ministro à construção naval militar no Brasil a despeito de todas as dificuldades, conforme assinala em seu relatório de 1935:

É certo que este empreendimento – a construção naval no país – nunca foi tentado nos últimos cinquenta anos por ter havido uma radical transformação nos méto-

dos de construção (...) evolução que o Brasil não acompanhou (...). Era indispensável desfazer essa situação, 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 nacional¹⁴.

– E o terceiro aspecto a destacar na gestão do Almirante Guilhem foi a valorização que o mesmo atribuía à Missão Naval Americana como sublinha em seu relatório:

(...) A Missão Naval Americana é constituída de oito oficiais e cinco suboficiais e funciona como órgão de informação, sendo quatro de seus membros instrutores na Escola de Guerra Naval. Os serviços prestados pela Missão desde que foi contratada tem sido de grande valor. Os conhecimentos técnicos adquiridos pelos oficiais americanos no treinamento em uma Marinha de grandes recursos e dotada de vultuoso material de guerra moderno, como é a dos Estados Unidos da América do Norte, nos tem sido transmitidos com grande vantagem econômica para nós. Além disto, a ligação permanente com o *Navy department* nos tem proporcionado grandes facilidades para obtenção de informações técnicas e do valioso concurso aos nossos oficiais em comissão nos Estados Unidos. Por todos os motivos é aconselhável a permanência da Missão Naval ao serviço da Marinha nacional¹⁵.

É digno dizer, portanto, que nesse período o papel da Missão Naval Americana no Brasil foi extremamente favorável ao desenvolvimento da construção naval militar no país, haja vista que, devido ao empenho desta Missão, a Marinha brasileira obteve os planos de construção dos contratorpedeiros norte-americanos classe *Mahan*, como já mencionado, e que seriam os navios classe "M" *Marcílio Dias*, *Mariz e Barros* e *Greenhalgh*. E estes, segundo Telles¹⁶, seriam o principal projeto do Arsenal

de Marinha da Ilha das Cobras (Amic), depois Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) antes e durante a Segunda Guerra. Na verdade foram os primeiros navios de guerra modernos até então construídos no país (COZZA).¹⁷

Segundo Câmara¹⁸, o desenvolvimento desse navio traria novas concepções para construção naval tanto na área de propulsão, quanto na própria construção em si através do uso da solda elétrica ao invés da junção de chapas por rebites com o propósito de redução do peso e assim propiciar velocidades mais elevadas. A construção dos contratorpedeiros classe “M”, cujo projeto de desenvolvimento era recente, possibilitaria ao Arsenal de Marinha, notavelmente, recuperar sua capacitação de construção naval. E talvez o fato de maior relevância tenha sido a introdução da solda elétrica na construção naval no Brasil. Foi também nesta época que, pela primeira vez, no Brasil, se empregaria o equipamento de raios X a fim de controlar a qualidade das soldas em estruturas metálicas. Vale dizer ainda que engenheiros e operários brasileiros foram enviados aos EUA a fim de serem treinados na nova técnica de fabricação com a solda elétrica. O Contratorpedeiro *Marcílio Dias* seria o primeiro navio da Marinha brasileira a ser equipado com um aparelho radar de fabricação americana.

Telles¹⁹ sublinha, entretanto, que para a construção desses navios o índice de nacionalização era bastante pequeno, praticamente todos os materiais eram importados como chapas, e perfis para o casco, máquinas, hélices, as tintas para a pintura entre outros. De acordo com o autor, a nacionalização dos componentes dos navios somente se daria com a implantação da indústria naval no governo Juscelino Kubitschek na segunda metade dos anos 1950.

No que tange ao pensamento naval brasileiro na década de 1930, embora estrategistas como os Almirantes Armando Vidigal e Hélio Leôncio Martins assinalem que a Marinha do Brasil somente se moldaria a estratégia focada na guerra antissubmarino no período da Segunda Guerra, percebe-se que havia indícios de que a alta administração já se preocupava com a aquisição de submarinos já na segunda metade da década de trinta, conforme já mencionamos nos relatórios

do Ministro Guilhem dos anos 1937-1939, como também a preocupação em se ter contratorpedeiros a fim de atender as necessidades mínimas da esquadra, conforme discorre o Chefe do Estado Maior da Armada (CEMA) ao Ministro Guilhem em seu relatório:

(...) em 1936 o ministério da Marinha teve conhecimento de que a Itália havia iniciado a construção de nove submarinos (...) e que cederia ao governo do Brasil três destas unidades. O problema, quanto aos submarinos, havia sido resolvido satisfatoriamente (...), porém, quanto aos contratorpedeiros se apresentava mais difícil pelo tempo exigido para sua construção. (...) na impossibilidade de prontamente serem feitos outros contratos para as demais construções em virtude da guerra européia, surgiu a iniciativa da construção de contratorpedeiros nos nossos arsenais. (...) providências foram tomadas para a obtenção dos planos americanos e para obtenção de material junto a Missão Naval Americana. (...) está assim, em realização uma parte considerável do programa a que se pretendia a administração naval ²⁰.

Portanto, embora a guerra antissubmarino e a conseqüente composição dos comboios para proteção do tráfego marítimo somente se efetivassem a partir da II Guerra, com base nos relatórios ministeriais, pode-se inferir que a Marinha já se preocupava em possuir submarinos e navios contratorpedeiros a fim de adestrar e estabelecer procedimentos para o seu pessoal, bem como na parte de planejamento da própria Marinha no que tange a sua organização operativa e logística.

Vale dizer ainda com relação à Missão Naval Americana que sua influência se faria notar na forma como utilizaríamos nossos navios, nos programas de exercícios, no emprego da artilharia, mas, sobretudo, na Escola Naval de Guerra, onde se reuniria um acervo de conhecimentos, cujos resultados seriam colhidos nos anos próximos da eclosão da Segunda Guerra (1939-1945). A missão ainda trataria da reconstituição material da Marinha na área administrativa, com sugestões para o

preparo do pessoal no setor técnico como, por exemplo, na reestruturação funcional do Arsenal de Marinha. O papel que os indivíduos da Missão desempenharam na Marinha foi “ganhando corpo” à medida que se aproximava a Segunda Guerra, adquirindo uma posição tão importante, quase que executiva em vários setores da Marinha brasileira, e mais uma vez o vetor de influência da Missão seria a Escola de Guerra naval que buscou, dentro do possível, atualizar seus currículos, percorrendo os caminhos novos indicados pelos avanços da técnica e da tática (MARTINS)²¹.

Outro aspecto interessante é que por indicação da Missão Naval Americana ainda na década de 1930 aparecem nos currículos da Escola de Guerra Naval (EGN) o emprego intensivo da aviação – existindo uma seção somente para o estudo dessa atividade – e também a montagem da primeira operação anfíbia combinada com o Exército brasileiro e o corpo de fuzileiros navais, e por fim a essas atualizações na estrutura acadêmica da EGN soma-se a inclusão de operações de defesa contra possíveis ataques à navegação costeira, por navios de superfície, advindos da Europa (COSTA)²².

Nos relatórios do Almirante Guilhem ao Presidente dos anos 1937 a 1939 é notado o vínculo de aprendizagem e de estudo que a Escola de Guerra Naval apresentava por ocasião dos ensinamentos realizados pela Missão Naval, conforme destacou:

A Escola de Guerra Naval, fundada em 1914, vem, desde sua fundação, prestando serviços relevantes. O estudo aprofundado dos problemas estratégicos, táticos e logísticos proporcionam aos oficiais conhecimentos de grande valor na sua formação técnica, acresce que os ensinamentos obtidos pela utilização do material moderno em experiências e manobras que ainda não nos é possível realizar, ensinamentos transmitidos por oficiais americanos da Missão Naval tem concorrido para a formação de uma doutrina avançada que permite a utilização do nosso material naval dentro dos preceitos modernos²³.

Com o advento da Segunda Guerra Mundial a influência norte-americana sobre a Ma-

rinha brasileira se intensificaria, delegando a mesma, a função precípua de proteção ao tráfego marítimo no Atlântico Sul e se efetivando então o caráter estratégico da força naval do Brasil ao aspecto da guerra antissubmarino. Vale dizer que o estreitamento das relações Brasil e EUA se dariam pela confluência de interesses de ambos. Enquanto para o Brasil seria necessário estabelecer vínculos comerciais com outros parceiros, já que os principais parceiros dos anos 1920 e 1930 – os europeus – estavam isolados, e, assim, o país buscava no continente americano “substitutos comerciais”. Os EUA viam no Brasil sua importância estratégica devido a posição geográfica e também como fornecedor de matérias-primas para seu esforço de guerra.

Vidigal²⁴ acentua que para a nossa Marinha a Segunda Guerra foi, em essência, antissubmarino, tarefa para qual não estava preparada, haja vista que nossa esquadra era constituída em grande parte de navios que haviam participado da Primeira Guerra e os outros poucos navios mais novos que a compunham não estavam adequados à guerra antissubmarino. O grau de preparo das guarnições dos navios brasileiros estava aquém do necessário para o perfeito cumprimento da tarefa de proteção do tráfego marítimo no Atlântico.

A partir da Missão Naval Americana houve um relativo avanço nos ensinamentos acadêmicos em termos estratégicos e doutrinários, sobretudo na Escola de Guerra Naval (EGN), como também uma preocupação das autoridades navais com emprego dos submarinos, percebendo que o pessoal de bordo carecia de um melhor preparo e também de experiência na guerra antissubmarino.

Assim, com exceção dos navios cedidos pelos norte-americanos, os navios brasileiros não eram adequados à missão de proteção do tráfego marítimo, e sua presença em comboio ou em serviço de patrulha na entrada e saída dos portos era meramente de efeito moral, devido não possuir os recursos necessários para combate a submarinos. A aliança com os EUA – de onde vinha toda a fonte, tanto logística quanto operacional, para propiciar os navios brasileiros em operação – havia solucionado as enormes dificuldades que até aquele momento faziam parte da Marinha brasileira, e essa parceria se mostrou

eficaz e profícua, mas com o tempo, nas palavras do Almirante Armando Vidigal em sua obra "A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro", traria "consequências nefastas" para a Marinha do Brasil em virtude de gerar um atraso no desenvolvimento da construção naval brasileira, posto que não havia necessidade de se construir navios.

A subordinação brasileira aos EUA, em termos navais, possibilitou à Esquadra brasileira fazer a guerra no mar em moldes modernos, proporcionando o contato com equipamentos de projetos recentes e sofisticados (sonar, radar, etc.), houve mudanças no pensamento estratégico, não mais voltado apenas para o cone sul, mas ampliando os horizontes em termos mundiais, houve ainda um despertar da vocação marítima da nação, porém as consequências desse processo seriam a total dependência em termos de material, pessoal, do sistema doutrinário e estratégico e, sobretudo, uma quase total submissão intelectual nos anos posteriores à Segunda Guerra.

Vale dizer que durante a Segunda Guerra o Brasil gozava das prerrogativas de aliado privilegiado em relação às nações sul-americanas, em virtude de seu grande apoio aos EUA com o fornecimento de matérias-primas e a posição estratégica do território brasileiro, e com o fim da guerra o Brasil perderia esta condição, mas ainda assim o país continuou a receber auxílio norte-americano, principalmente, por meio de programas como o *Military Aid Program* (MAP), no qual a Marinha receberia a preços puramente simbólicos material excedente da guerra, desde navios até os mais simples sobressalentes.

Vidigal²⁵ assinala que embora o Brasil recebesse ajuda americana para compor seu potencial bélico, os Estados Unidos baseavam este auxílio à sua política de equilíbrio militar entre os países do cone sul. Desse modo, tanto Brasil quanto a Argentina e o Chile dispunham das mesmas prerrogativas para fins de aquisição de material de natureza militar, essa política norte-americana, possivelmente, contribuiria para que a partir da segunda metade da década de 1950 e nos anos 1960 o Brasil se voltasse novamente para a Europa a fim de buscar tecnologia e experiência para o setor militar naval.

A transferência para o Brasil, a preços simbólicos, de navios e equipamentos não contri-

buiria para o desenvolvimento da indústria naval, como também esterilizava o sistema de logística naval no que tange a obtenção de sobressalentes, pois bastava fazer a requisição à Marinha americana para se obter o item, sem haver desse modo a preocupação quanto às etapas precedentes do processo logístico, como a procura, a fabricação, o custo, a obtenção etc. Adicionalmente, ao operar com a Marinha americana durante o conflito, se consolidaria uma forte tendência em nossa Marinha pelas suas concepções, especialmente no que concerne às tarefas por eles visualizadas para o Poder Naval do Brasil, o que resultou numa subordinação de ideias que permaneceu presente por vários anos.

Com o fim da Segunda Guerra houve uma série de mudanças políticas que culminaram com uma nova ordem mundial, com consideráveis repercussões em toda parte. Emergindo o sistema da bipolaridade, representados pelas duas superpotências, os EUA e a URSS, originando entre elas uma corrida armamentista e por áreas de influência.

O início da Guerra Fria fortaleceria novamente a aliança entre os EUA e os demais países do continente americano, concretizada desta vez por meio de dispositivos como a Organização dos Estados Americanos (OEA) e o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (Tiar), que previa o esforço conjunto dos países do continente no caso de uma agressão externa. Marques²⁶ salienta que esse pan-americanismo chefiado pelos Estados Unidos da América era pautado nas concepções e pensamentos daquilo que ficou conhecido como a doutrina Monroe²⁷. Importa ressaltar que o surgimento de movimentos revolucionários comunistas no cenário mundial estimulou os EUA a acentuarem a sua liderança no continente, empregando para este fim alguns recursos como a assinatura de acordos de ajuda militar com diversos países. Assim, por força do Acordo Militar assinado no início da década de 1950, o Brasil passaria novamente a receber, a preços irrisórios, navios americanos remanescentes da II Guerra Mundial. Data desta época o recebimento dos cruzadores "Barroso" e "Tamandaré".

Flores²⁸ assinala que a concepção estratégica naval do pós-guerra era de caráter defensivo, com ênfase quase total na guerra

antissubmarino. Muito embora, com relação ao Corpo de Fuzileiros Navais, adotou-se o assalto anfíbio como estratégia que possui características ofensivas.

De acordo com Martins²⁹ nos anos que se seguiram após o término da guerra a Marinha se voltaria para as atividades de apoio. Desse modo, tanto na gestão do Almirante Silvio de Noronha (1946-1951) quanto do Almirante Renato Guilhobel (1951-1954) na pasta da Marinha, buscou-se a ampliação e o aperfeiçoamento de infraestrutura de apoio aos meios navais, já dentro de uma concepção mais ampla sobre a necessidade de se cobrir todo o leque das funções logísticas e não somente visualizar a manutenção e reparo – atribuição específica dos arsenais – que era o que havia antes da guerra.

Os navios recebidos pelo Brasil da Marinha dos EUA do pós-guerra até meados dos anos 1950 eram, em essência, voltados para a atividade de apoio, como o navio-escola *Guanabara*, navio-tanque *Ilha Grande*, navios rebocadores de alto-mar como o *Tristão*, entre outros. Assim, pode a Marinha impulsionar as atividades de socorro e salvamento marítimos na costa brasileira. Cabe lembrar também que nesse período a Marinha de Guerra participou do transporte comercial de combustíveis líquidos, em virtude da precária estrutura de transporte da Marinha Mercante, fato que só seria revertido a partir do renascimento da construção naval no país na segunda metade dos anos 1950 com o plano de metas do Presidente Kubitschek e a criação do fundo de Marinha Mercante em 1958.

Nota-se que mesmo sob a influência estratégica norte-americana, voltada para guerra antissubmarino, a Marinha do Brasil procurou ampliar o espectro de sua missão, buscando desenvolver não apenas os aspectos operativos de sua tarefa, mas também aperfeiçoando sua logística, amplificando suas atribuições nos setores auxiliares, como na área de sinalização náutica – e para isso construiu nos anos 1950 no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro os navios hidrográficos Classe *Argus* – a Marinha também procurou atuar na oceanografia, no setor de salvamento e por fim na área de guarda costeira.

Cabe ressaltar que os primeiros navios recebidos pela Marinha brasileira foram sob

a forma de cessão dos EUA e que posteriormente, por decisão da Marinha, seria transformada em compra, de modo a assegurar ao país o livre uso dos navios, haja vista que a aquisição sob a forma de cessão implicava em uma série de restrições ao seu emprego.

Em 1957 a aquisição do Navio Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* também foi algo a ser considerado para a Força Naval brasileira, ainda que com destinação à guerra antissubmarino já seria um vislumbre da necessidade do apoio aéreo as diversas tarefas da Esquadra e, por conseguinte, a ampliação do Poder Naval brasileiro. Cabe destacar que este navio foi adquirido na Inglaterra e parece ser a partir daí que a Marinha brasileira daria os primeiros passos em direção à diminuição da dependência em relação aos norte-americanos.

Desde o fim da Segunda Guerra, as transferências de equipamentos militares para o Brasil já não atendiam as reais necessidades da Esquadra. Assim, sentimentos de decepção e de desconfiança pairavam nas instituições militares. Algumas autoridades navais partilhavam desse espírito, dentre as quais destacamos o Almirante Guilhobel que foi Ministro da Marinha, durante o segundo governo Vargas (1951-1954). Sendo a sua concepção estratégica reflexo das preocupações quanto à infraestrutura de apoio na Guerra.

O recebimento de navios subsidiados pelos EUA a nossa Marinha prejudicava o desenvolvimento do setor militar naval, visto que a Esquadra brasileira apenas executava aquilo que era interesse dos norte-americanos no que tange às suas atribuições e isso incomodava algumas autoridades navais brasileiras (ALVES).³⁰

Percebe-se, assim, que na década de 1950 as teses que defendiam a participação da Marinha do Brasil na defesa do tráfego marítimo e na guerra antissubmarino, apesar de ganhar mais destaque no seio dessa instituição, continuavam a ser questionadas, e setores da marinha já começam a buscar alternativas para a redução da dependência militar pela qual passava a Esquadra brasileira em relação aos norte-americanos. Assim iniciou-se processo de aquisição de meios em outros países, como no caso do navio aeródromo Ligeiro (NAeL) *Minas Gerais*, conforme já mencionamos, e

também por meio de uma política de nacionalização dos navios da Marinha brasileira com o retorno da construção naval militar no país, a partir do final dos anos 1960 com auge nos

anos 1970, onde houve a construção de navios de guerra mais modernos e em sintonia tecnológica aos novos tempos, como as Fragatas da Classe *Niterói*.

¹ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro. Biblioteca do Exército, 1985.

² ARAÚJO NETO, José Carlos de. *Fundamentos da formulação estratégica do programa de reaparelhamento naval brasileiro de 1906*. In: R. Mest. Hist., Vassouras, v. 13, nº 1, pp. 83-104, jan./jun., 2011.

³ Conforme Araújo Neto (2011), termo usado na ciência naval brasileira no início do século XX que se referia aos estudos dos aspectos atinentes à guerra marítima a fim de estabelecer a correta estratégia naval.

⁴ Alfred Thayer Mahan foi almirante da marinha dos EUA. Ele buscou compreender a importância capital do mar para a grandeza das nações. Produziu sua obra a partir de um convite do almirante norte-americano Stephen Luce para lecionar na *Naval War College*, onde sua tarefa era, a partir de exemplos históricos, encontrar ligações entre a guerra em terra e a guerra no mar. As lições apreendidas dessa avaliação seriam utilizadas na formação dos futuros oficiais da marinha norte-americana. Mahan era um escritor e não um cientista. Sua reflexão e seu estudo crítico não se basearam na ciência, mas sim numa inspiração: a centralidade do poder marítimo para a história. Sua obra mais conhecida foi publicada em 1890, sob o título "*The Influence of Sea Power upon History*".

⁵ A guerra russo-japonesa (1904 -1905), pondo em relevo a utilidade de uma marinha poderosa, levou as principais potências marítimas à construção de navios de grande deslocamento. E como cada uma quer a primazia no domínio do mar, construindo o Dreadnought, de 18.000 toneladas, o Japão, a Alemanha e a França, cujos orçamentos comportam largas despesas, imitaram a Grã-Bretanha (VIDIGAL, 1985).

⁶ Extrato do relatório do Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, ao Presidente da República Afonso Pena, datado de abril de 1908, p.7. Arquivo da Marinha.

⁷ CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *História marítima*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1980.

⁸ Extrato do relatório apresentado pelo Dr. João Pedro da Veiga Miranda, Ministro da Marinha, ao Presidente Epitácio Pessoa, data 1922. P. 5. Arquivo da Marinha.

⁹ MARTINS, Hélio Leôncio. *Evolução da Política Naval brasileira entre as duas Guerras Mundiais*. In: HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA. Tomo II v. Quinto. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha – Serviço de Documentação da Marinha, 1985.

¹⁰ VIDIGAL, op. cit, p. 75.

¹¹ MARTINS, op. cit, p. 25.

¹² Plano de renovação dos meios flutuantes idealizado na administração do Almirante Protógenes Guimarães na pasta da Marinha, durante o primeiro governo Getúlio Vargas. O programa em essência abrangia 2 cruzadores, 9 caça-torpedeiros, 6 submarinos, 3 navios tanque e 2 diques flutuantes. Este plano naval, de grandes proporções, era, de certa maneira, adaptado às condições do Brasil, já que não incluía novos encouraçados (VIDIGAL, 1985, p. 77).

¹³ Extrato do relatório do Ministro da Marinha, Almirante Henrique Aristides Guilhem ao Presidente da República Getúlio Vargas, datado de 1937-1939, p. 20. Arquivo da Marinha.

¹⁴ Extrato do relatório do Ministro da Marinha, Almirante Henrique Aristides Guilhem ao Presidente a República Getúlio Vargas, datado de 1935. p. 13. Arquivo da Marinha.

¹⁵ Extrato do relatório do Ministro da Marinha, Almirante Henrique Aristides Guilhem ao Presidente da República Getúlio Vargas, datado de 1937-1939, pp. 23-24. Arquivo da Marinha.

¹⁶ TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da construção naval no Brasil*. Rio de Janeiro, FEMAR, 2001.

¹⁷ COZZA, Dino Willy. *A influência da Missão Naval Americana no Brasil*. In: Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro. Serviço de Documentação da Marinha, Vol. 114, nº 10/12, out/dez, 1994.

¹⁸ CÂMARA, Eduardo. *A construção naval militar brasileira no século XX*. Rio de Janeiro, SOBENA, 2011.

¹⁹ TELLES, op. cit, p. 88.

²⁰ Extrato do relatório Chefe do EMA (Estado Maior da Armada), Almirante José Machado de Castro e Silva, ao Ministro da Marinha, Almirante Henrique Aristides Guilhem, datado de 1939. p. 17. Arquivo da Marinha.

²¹ MARTINS, op. cit. p. 35.

²² COSTA, Otávio Matias. *Histórico da Escola de Guerra naval do Brasil: Subsídios para a história marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, 1939.

²³ Extrato do relatório do Ministro da Marinha, Almirante Henrique Aristides Guilhem ao Presidente da República Getúlio Vargas, datado de 1937-1939. pp. 168-169. Arquivo da Marinha.

²⁴ VIDIGAL, op. cit, 77.

²⁵ VIDIGAL, op. cit, p. 81.

²⁶ MARQUES, Adriana Aparecida. *Concepções de defesa nacional no Brasil: 1950-1996*. 2001. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), 2001.

²⁷ O célebre slogan "América para os americanos" resumia a doutrina lançada, em 1823, pelo presidente dos EUA James Monroe. Esta doutrina estabelecia como prioridade da política externa norte-americana a ampliação da influência de Washington sobre os países do continente americano, mascarada sobre a doutrina de que o continente deveria ficar livre e unido contra qualquer tentativa de recolonização pelas antigas metrópoles europeias (MARQUES, p. 31, 2001).

²⁸ FLORES, Mário César. *O após guerra, olhando para o futuro*. In: HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA. Tomo II v. Quinto. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha – Serviço de Documentação da Marinha, 1985.

²⁹ MARTINS, op. cit, p. 31.

³⁰ ALVES, Vagner 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, V. 48, Nº 1, Brasília. jan/jun 2005.