

# As políticas de reaparelhamento naval da Marinha do Brasil, 1904-1945\*

*The Brazilian Navy naval refit policy, 1904-1945*

Ludolf Waldmann Júnior

Doutor em Ciência Política pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar).

## RESUMO

A Marinha brasileira elaborou diversos programas de reaparelhamento naval durante a primeira metade do século XX. Em 1904 e 1906 houve a aprovação de ambiciosos programas navais, porém a nova Esquadra acabou se tornando obsoleta antes de 1914. Nas décadas seguintes foram apresentadas novas propostas de reaparelhamento, porém a crise política e econômica impediu a renovação naval. O cenário mudou apenas na Era Vargas, quando houve um novo programa naval foi implementado. Com o início da Segunda Guerra Mundial e a aliança com os Estados Unidos, a Esquadra brasileira passou por uma ampla modernização. Nosso objetivo é compreender a trajetória e quais elementos foram relevantes na elaboração e aprovação destes programas de renovação naval neste período, tendo-se em consideração o quadro político internacional e doméstico, bem como a organização da Marinha.

**PALAVRAS-CHAVE:** Poder naval; Brasil; Política de aquisições navais; História naval

## ABSTRACT

*The Brazilian Navy has prepared several naval refit programs during the first half of the twentieth century. In 1904 and 1906 ambitious naval programs were approved, however the newly acquired fleet eventually became obsolete before 1914. In the following decades new proposals were made, but the political and economic crisis prevented a naval renewal. The scenario only changed during Vargas Era, when a new naval program was implemented. With the beginning of World War II and the alliance with the United States, the Brazilian fleet was modernized. Our objective is to understand the trajectory and which elements were relevant to the elaboration and approval of the naval renewal programs in this period, taking in account the international and domestic politics as well the organization of the navy.*

**KEYWORDS:** Naval power; Brazil; Naval procurement policy; Naval history

A primeira metade do século XX foi marcada por diversos programas de renovação naval, alguns bastante ambiciosos e outros preocupados em equipar a Esquadra com o mínimo necessário para seu funcionamento. Durante este período, no qual a tecnologia naval se desenvolveu de maneira acelerada, a Marinha do Brasil passou por um processo de modernização descontínuo, marcado por saltos tecnológicos e períodos de estagnação.

Os anos iniciais desse centênio foram marcados por ambiciosos programas de reaparelhamento naval, que visavam uma verdadeira reorganização da Marinha após um período de acentuado declínio de seu poderio naval no final do século anterior. Entre

---

\*Artigo recebido em 4 de outubro de 2019 e aprovado para publicação em 1 de novembro de 2019. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 15, nº 30, p. 46-66 – 2019.

1906 e 1910 foi incorporada uma Esquadra novíssima, que contava com poderosos e modernos *dreadnoughts*, porém ela acabou tornando-se obsoleta mesmo antes do início da Primeira Guerra Mundial. As duas décadas seguintes foram marcadas por planos de reequipamento malfadados e um contínuo declínio do Poder Naval brasileiro. Essa difícil situação mudou após a ascensão do governo Vargas, que em meio à crise econômica e tensões políticas (tanto domésticas como internacionais) buscou modernizar a Esquadra brasileira. Não obstante, ao início da Segunda Guerra Mundial a Marinha ainda estava despreparada para a guerra, porém dentro do quadro de aliança com os Estados Unidos, passou por uma intensa modernização durante o conflito, que resultou num novo salto tecnológico que tornou a Esquadra brasileira uma moderna força antissubmarino.

Neste artigo, buscamos entender quais foram as políticas de reaparelhamento da Marinha na primeira metade do século XX, em especial entre a aprovação do programa naval de 1904 e a apresentação dos planos de modernização ao final da Segunda Guerra Mundial. Neste período, a tecnologia naval avançou de maneira extraordinária, no qual surgiram poderosos *dreadnoughts*, bem como meios que transformaram a guerra sobre a água num modelo em três dimensões com o aparecimento dos submarinos efetivos, aviões e navios aeródromos (BLACK, 2009). O Brasil, que então era incapaz de produzir tecnologia naval avançada e mesmo belonaves modernas por não ter a base industrial necessária, teve que se reaparelhar através de uma série de propostas de renovação naval nestas décadas, nas quais o país vivenciou diferentes governos e mesmo regimes políticos com interesses e compromissos diversos. Iniciamos nosso artigo com uma breve discussão

teórica sobre quais são os elementos que interferem e moldam as decisões de aquisição de armamentos. Posteriormente, buscamos entender as políticas de reaparelhamento naval no período, destacando como considerações políticas moldaram e influenciaram as decisões tomadas.

## **POLÍTICA E AQUISIÇÃO DE MATERIAL DE DEFESA**

O que é política de reaparelhamento naval? Utilizando o esquema proposto por Huntington (2002) sobre o desenho da política de segurança nacional, podemos entendê-la como parte do nível operacional desta, que trata de questões sobre qualidade, quantidade e emprego dos meios militares para defesa nacional, particularmente em seu aspecto naval. Assim, na teoria, o processo de aquisição de equipamentos de defesa é encarado como parte de um sistema mais amplo e complexo de planejamento a longo prazo que visa desenvolver, de modo racional, as capacidades necessárias para proteger os interesses do Estado, considerando-se os possíveis cenários internacionais futuros (SORENSEN, 2009; FARRELL, 1997).

Na prática, o processo de decisão tende a ser moldado e influenciado por uma série de atores interessados e considerações político-econômicas mais amplas, já que mesmo questões como a definição dos interesses do Estado e as ameaças que precisam ser respondidas são resultado da percepção de seus governantes e grupos sociais politicamente relevantes. Desta maneira, uma questão chave nos estudos sobre políticas de aquisição de equipamento de defesa é entender o quanto cada ator interessado, instituições e considerações político-econômicas tende a influenciar e determinar as escolhas realizadas (SORENSEN, 2009). Nesta perspectiva, há autores que ten-



dem enfatizar diferentes abordagens, incluindo aquelas de política doméstica/burocracia, questões internacionais e mesmo as dinâmicas tecnológicas dos próprios armamentos<sup>2</sup>. Neste trabalho, buscamos dialogar com essas diferentes abordagens, mostrando como diferentes considerações tiveram impactos tanto na elaboração como na consequente implementação (ou não) dos programas de aquisição naval.

O primeiro fator (ou *input*) que influencia na política de reaparelhamento é o cenário internacional, algo fundamental na própria definição da política de defesa nacional. Aqui são identificados ameaças e aliados, crises e oportunidades; a partir deste quadro de conjuntura, são tomadas as decisões referentes à aquisição de meios. Uma Marinha, como parte das Forças Armadas, é um instrumento tanto de defesa nacional como de diplomacia (TILL, 2013), cujo emprego e composição devem estar de acordo com os interesses e objetivos visados pelo Estado e sua atuação junto ao sistema internacional.

Outro fator externo importante, específico para o caso brasileiro no período analisado, é a dinâmica do desenvolvimento tecnológico e da indústria dos armamentos. Por causa de seu processo de industrialização tardia, o Brasil não acompanhou o progresso tecnológico naval da época e passou a depender da indústria estrangeira para conseguir se armar (VIDIGAL, 1985). Desta maneira, o país teria que fazer determinadas escolhas tecnológicas dentro de um processo de inovação externo, cuja dinâmica estava mais atrelada às necessidades das potências industriais-navais e interesses das empresas do setor. Além disso, as próprias indústrias de armamentos agiam como atores interessados dentro da política de reaparelhamento naval, buscando maximizar seus lucros nas negociações para vendas

de equipamento de defesa. Outro aspecto relevante são as considerações políticas existentes no comércio internacional de armamentos. Se até a Primeira Guerra Mundial existia uma notável liberdade de negociação, a partir deste conflito houve uma progressiva regulação estatal sobre a atividade. A partir de então, o fornecimento de material bélico torna-se uma questão de política externa, sendo utilizado como meio de obter vantagens político-econômicas em outras negociações ou criar e desafiar esferas de influência (FALTAS, 1986; CATRINA, 1988).

Em âmbito interno, a própria organização do Estado tende a influir no processo de decisão, já que as instituições criam os caminhos e regras pelas quais a política de reaparelhamento é moldada e implementada. Neste aspecto, cumpre observar que a relativa autonomia das Forças Armadas, predomínio do executivo e pouco interesse legislativo nas decisões de defesa nacional, que ainda hoje têm grande peso na análise da política de defesa nacional (OLIVEIRA, 2005), também eram válidas no período analisado. A questão das interações entre as burocracias civis e as corporações armadas, entendido aqui como o paradigma das relações civil-militares, também assume grande relevância tanto no processo de elaboração dessa política como na sua implementação.

Questões econômico-financeiras também são um elemento importante das considerações de política interna, ainda que seja relevante observar que tendem a ser menos determinantes do que se pode imaginar, uma vez que questões de política externa podem avaliar transferências e acesso a armamentos a custos simbólicos. Não obstante, as questões financeiras têm peso, sobretudo em questões qualitativas e quantitativas em relação aos equipamentos bélicos disponíveis (FALTAS, 1986). Por fim, um último elemento

importante é a própria dinâmica da conjuntura política doméstica. Uma política de reaparelhamento pode ganhar aliados ou adversários, dependendo do jogo dos atores e seus interesses políticos; da mesma maneira, esses mesmos atores ressignificam e enfatizam aspectos do processo de aquisição de modo a contribuir com as políticas de sua preferência.

Finalmente, apontamos também que considerações institucionais da Marinha também influenciam a política de reaparelhamento. A organização administrativa tende a importar por determinar quais são os atores importantes na elaboração dessa política, seja com poderes propositivos ou de veto. Neste aspecto, cumpre lembrar que sempre existem divergências internas entre a oficialidade, os chamados “partidos tecnológicos”, quanto às preferências de estratégias, fornecedores e equipamentos de defesa (MARTINS FILHO, 2015). Essas dissensões tendem a ser refletidas também no contato que estes grupos de oficiais têm com o mundo civil, o que insere aqui também considerações sobre as relações civis-militares (HUNTINGTON, 2002). Há também o fator das condições internas favoráveis à inovação (TILL, 2013)<sup>3</sup>: como burocracia, os oficiais de Marinha podem preferir escolhas que permitam a manutenção dos padrões existentes e conhecidos, que dão familiaridade e regularidade necessária para o funcionamento da organização (SORENSEN, 2009). Por fim, cabe apontar também que frequentemente pode haver conflitos intra-militares, isto é, entre os diferentes serviços e armas das Forças Armadas. Essas disputas tendem a se intensificar em momentos de austeridade financeira e em ocasiões onde um determinado sistema bélico é considerado particularmente prestigioso ou opera na área cinzenta que delimita os campos de atuação (FARRELL, 1997).

## **1904-1910: OS PROGRAMAS NAVAIS DE NORONHA E ALEXANDRINO**

O Poder Naval brasileiro no início do século encontrava-se em declínio, num processo que ocorria desde o final do Império. Após a Guerra do Paraguai (1864-1870), na qual a Esquadra brasileira passou por um processo de intensa modernização, a desmobilização e as fortes reduções no orçamento naval contribuíram para que a Marinha não continuasse a acompanhar o acelerado processo de inovação tecnológica no mundo industrializado. A Proclamação da República e o caos político que se seguiu até a consolidação do novo regime também impuseram novos obstáculos para a modernização naval brasileira. Neste período, a profunda divisão da corporação, resultante da Revolta da Armada (1893-1894), bem como dificuldades financeiras impediram a implementação das grandes reformas e programas de reequipamento que eram defendidas por militares e políticos civis. As aquisições navais feitas na época, quando não envolvidas em polêmicas, não tinham uma orientação política muito bem definida, o que resultou numa Esquadra heterogênea e desarticulada que refletia as diferentes percepções de Poder Naval vigentes (VIDIGAL, 1985; MARTINS FILHO, 2010; ARIAS NETO, 2014)<sup>4</sup>.

O cenário começou a mudar a partir do início do governo Rodrigues Alves (1902-1906), que escolheu para a pasta da Marinha o Almirante Júlio César de Noronha, um florianista convicto que na década anterior tinha se engajado em diversos estudos para implementação de reformas e reequipamento naval. Em 1904, o ministro apresentou um ambicioso programa naval que previa a aquisição de uma moderna Esquadra e uma verdadeira reorganização da corporação, inclusive com a criação de um porto militar e infraestrutura necessária para manutenção e mesmo



fabricação de novas unidades (MARTINS FILHO, 2010; ARIAS NETO, 2014).

O programa de 1904, em sua versão final, estabelecia a aquisição de uma Esquadra composta por três encouraçados de 15 mil toneladas e canhões de dez polegadas, três cruzadores-couraçados de pouco mais de 9 mil toneladas e artilharia de dez polegadas, seis contratorpedeiros de 400 toneladas, doze torpedeiras (metade com 130 toneladas e 50 toneladas) e três submarinos<sup>5</sup>. Essas escolhas refletiam a sua ideia de “justo meio”, que combinaria questões de qualidade, quantidade, dimensão e número de unidades de modo mais adequado às necessidades e capacidades do País, tendo um pressuposto que combinava aspectos da tradição francesa da *Jeune École* com princípios do pensamento de Mahan (MARTINS FILHO, 2010).

A elaboração deste programa, contudo, apresenta certos aspectos nebulosos. A excessiva centralização administrativa e personalista da Marinha, centrada na figura de seu ministro, era um aspecto notável da corporação durante todo o período da Primeira República (CAMINHA, 1989) e impactou os projetos de renovação naval. Além disso, os planos eram de criação exclusiva do Almirante Noronha, não obstante o auxílio e influência dos estaleiros britânicos (sobretudo a Armstrong) que presumivelmente fabricariam as novas belonaves (MARTINS FILHO, 2010).

O programa naval contava com grande apoio governamental, particularmente do chanceler Barão do Rio Branco, que então acreditava que o País se encontrava perigosamente desarmado e entendia que a posse de uma Esquadra poderosa redundaria em ganhos para sua política externa e de prestígio (ALSINA JÚNIOR, 2015). Os aspectos político-estratégicos dos planos navais foram revelados nas próprias discussões sobre o programa no Congresso:

era necessário retomar a supremacia naval brasileira no continente sul-americano (MARTINS FILHO, 2010). Essa era uma preocupação em particular com a Argentina, que nas décadas anteriores tinha criado uma Marinha moderna e poderosa, e que se configurava como o principal rival do Brasil no sistema de equilíbrio de poder regional (WALDMANN JÚNIOR, 2018)<sup>6</sup>. Essa visão era traduzida na própria política naval do País, que vislumbrava três cenários distintos do emprego da Esquadra: contra uma nação sul-americana no Atlântico, a Argentina, uma no Pacífico, o Peru, e uma potência extracontinental (ALSINA JÚNIOR, 2015).

O programa foi enviado ao Congresso e aprovado ainda em 1904, sem grandes discussões sobre o tema, que geralmente centravam-se dos detalhes financeiros do projeto (ARIAS NETO, 2014). Nos anos seguintes, o Ministro Noronha focou-se em detalhes de seus planos, que então avançaram muito lentamente e sob duras críticas tanto dentro como fora da Marinha. Se inicialmente a oposição aos planos de Noronha giravam em torno da acusação de que os navios propostos eram de dimensões exageradas<sup>7</sup>, a experiência da Guerra Russo-Japonesa e o lançamento do *Dreadnought* inverteram a lógica dos questionamentos sobre as escolhas do ministro, acusando-o de escolher belonaves de dimensões pequenas e inadequadas, ao mesmo tempo em que investia em cruzadores couraçados considerados obsoletos (MARTINS FILHO, 2010).

A liderança por trás dessas críticas, nos dois momentos, era a mesma pessoa: o Almirante Alexandrino Faria de Alencar. Uma das principais figuras rebeldes durante a Revolta da Armada, onde liderou o Encouraçado *Aquidabã*, ele era senador pelo Amazonas e recentemente havia sido escolhido pelo presidente eleito, Afonso Pena, para pasta da Marinha (MARTINS

FILHO, 2010). A emergência de uma crise política, já no final do governo Rodrigues Alves, entre o presidente e as oligarquias paulistas em relação ao protecionismo do café deu novo caráter político ao programa de Noronha, que passou a ser atacado pelos adversários do governo (ALSINA JÚNIOR, 2015).

A campanha de Alexandrino no Senado teve um sucesso quase instantâneo e, graças ao seu respaldo político, conseguiu obter a modificação da legislação que aprovou o programa naval de Noronha no final de 1906. Ao assumir a pasta da Marinha, o novo ministro apresentou seus novos planos, que consistiam na aquisição de três encouraçados *dreadnoughts* de cerca de 19 mil toneladas e doze canhões de 12 polegadas, três cruzadores *scout* de 3 mil toneladas, quinze contratorpedeiros de 650 toneladas e um navio-mineiro, além de prever a obtenção de alguns submarinos em número não especificado<sup>9</sup>. Alexandrino justificou estas mudanças apontando que seu programa correspondia melhor às últimas inovações na tecnologia naval e que não implicariam novos custos; além disso, apelou por uma deliberação congressual rápida que, graças a seus contatos políticos, resultou na aprovação dos seus planos ainda naquele ano e na assinatura do contrato para fabricação dos navios em 1907 (MARTINS FILHO, 2010).

Assim como no caso do programa naval anterior, este também teve como característica a decisão centralizada e pessoal do ministro, bem como uma clara influência dos estaleiros no seu processo de elaboração<sup>9</sup>, além de que muitos dos argumentos técnicos que baseavam a proposta eram, no mínimo, questionáveis (MARTINS FILHO, 2010). No plano estratégico-político, há mais continuidade do que ruptura, pois os planos de 1906 também visavam à retomada da supremacia naval sul-americana

e, por esta razão, tiveram também apoio de Rio Branco, que se preocupava mais num acréscimo do Poder Militar brasileiro do que propriamente com as características das belonaves (ALSINA JÚNIOR, 2015). Por outro lado, ao aderir à “febre dos encouraçados”, Alexandrino inseriu o Brasil de modo mais decisivo no quadro de profunda instabilidade tecnológica do período, bem como suas consequências políticas (MARTINS FILHO, 2010). Neste sentido, se a Argentina já tinha se sentido ameaçada com o programa de 1904, as notícias da aprovação dos planos de 1906 quase levaram ao desastre, resultando numa corrida armamentista naval na América do Sul que durou até o início da Grande Guerra (WALDMANN JÚNIOR, 2018; SCHEINA, 1988)<sup>10</sup>.

Após a aprovação do Programa Naval de 1906, Alexandrino passou a implementar os demais planos para reorganização da Marinha de acordo com o seu projeto, que chamou de “Rumo ao mar”. Ele resultou em reformas administrativas, educacionais e no abandono da construção do porto militar, que foi substituído pela proposta de modernização das instalações já existentes (ARIAS NETO, 2014), porém logo começaram a surgir problemas.

A crise política com a Argentina, que atingiu seu ápice em 1908 quando o chanceler argentino Estanislao Zeballos chegou a defender um ataque preventivo e ocupação militar do Rio de Janeiro, bem como novas dificuldades financeiras levaram ao adiamento da fabricação do terceiro encouraçado e de outros navios (MARTINS FILHO, 2010; ALSINA JÚNIOR, 2015). Quando os *dreadnoughts* chegaram ao País, em 1910, foram recebidos em júbilo, porém a Revolta da Chibata, ocorrida em novembro daquele ano, evidenciou as limitações no preparo profissional da corporação. O acelerado desgaste do material flutuante nos anos seguintes, resul-



tante da falta de manutenção adequada, mostrou também a ausência de uma infraestrutura necessária, transformando os formidáveis navios brasileiros em “idosos na juventude” (MARTINS FILHO, 2010, p. 201). Em dezembro de 1910, pouco depois do levante dos marinheiros, o novo Ministro da Marinha, Joaquim Marques Batista de Leão, resumiu a situação afirmando em seu relatório ministerial que:

Iludida por uma miragem, a Nação Brasileira assistiu à formação de uma Esquadra respeitável, supondo que isto bastasse para uma boa reorganização naval; no entanto, os fatos vieram demonstrar-lhe agora que a posse de um material flutuante aperfeiçoado e forte não é o elemento essencial de uma Marinha de primeira ordem.<sup>11</sup>

### **1910-1918: NOVAS DIFICULDADES E A EXPERIÊNCIA DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL**

Pouco após a chegada do Encouraçado *Minas Gerais* ao Brasil, em março de 1910, um terceiro *dreadnought*, o *Rio de Janeiro*, teve sua quilha batida, porém sua construção foi suspensa pouco tempo depois. Naquela altura, já havia notícias sobre a fabricação dos dois encouraçados argentinos, que eram mais poderosos que os brasileiros, bem como a fabricação dos primeiros *superdreadnoughts* britânicos. Alexandrino, que na época ainda estava à frente da pasta da Marinha, iniciou, então, novas negociações com a Armstrong para modificar o desenho do terceiro colosso, tornando-o ainda maior e mais poderoso, com 31,6 mil toneladas e doze canhões de 14 polegadas. Apesar do seu sucesso em finalizar o acordo antes de sua saída do ministério, o almirante teve que ceder aos seus adversários ao incluir uma cláusula que permitiria novas alterações no

navio. As administrações dos Ministros Marques de Leão e Manuel Inácio Belford Vieira (1910-1913), que eram adversários de Alexandrino, deram grande ênfase a reformas administrativas e no preparo profissional da corporação (CAMINHA, 1989), bem como implementaram mudanças significativas na política de aquisição naval em relação ao seu antecessor.

Foi justamente em meio ao imbróglio do *Rio de Janeiro* que o Ministro Marques de Leão pôde delinear a sua nova política de reaparelhamento, quando anunciou que não investiria em belonaves de deslocamento exagerado. O almirante parece ter considerado inclusive em mudar de fornecedor e encomendar um novo encouraçado com a alemã Krupp (MARTINS FILHO, 2010), porém, ainda em março de 1911, pediu um novo desenho do *dreadnought* e dos cruzadores *Bahia*. Como era politicamente inviável adquirir um navio similar ao *Minas Gerais* por um custo superior, o ministro optou por uma belonave maior, de pouco mais de 27 mil toneladas, equipada com impressionantes quatorze canhões de doze polegadas (TOPLISS, 1989). Em adição, Marques de Leão também acertou a compra de três submarinos italianos, da classe *F*, e três monitores fluviais da classe *Javary* (VIDIGAL, 1985)<sup>12</sup>. A ascensão de Belford Vieira, em 1912, não resultou em mudanças na política de reaparelhamento de seu antecessor.

O novo ministro ficou pouco tempo no cargo, falecendo em meados do ano seguinte. Para seu lugar, o Presidente Hermes da Fonseca (1910-1914) convidou, em agosto de 1913, o Almirante Alexandrino, que então retornou à pasta da Marinha e revisou quase todas as medidas tomadas por seus antecessores, tanto administrativas como na política de aquisições. Apenas um mês após assumir o posto, o novo ministro instruiu à casa Rothschild para vender o *Rio de Janeiro*. Ele criticou dura-

mente seus antecessores por terem substituído o seu *superdreadnought*, apontando que essa decisão validou a encomenda de “um navio defeituoso”, de “tipo errado, fraco (...) que não será repetido por Marinha alguma” e que isso implicava em inferioridade frente aos encouraçados argentinos e chilenos, colocando a supremacia naval brasileira em risco<sup>13</sup>.

Assim como na discussão feita em 1906, os argumentos técnicos do ministro parecem duvidosos, indicando que o elemento central estava mais em suas convicções pessoais do que propriamente uma análise aprofundada sobre os requerimentos da defesa nacional<sup>14</sup>. Neste sentido, cabe lembrar que Alexandrino também buscou vender os demais navios encomendados por Marques de Leão, novamente citando considerações técnicas que devem ser vistas com cautela<sup>15</sup>. Os monitores foram rejeitados e revendidos à Royal Navy em 1914, enquanto houve uma sondagem com a comissão brasileira na Itália, que não teve êxito, sobre uma possível substituição dos submarinos em fabricação por unidades maiores (WALDMANN JÚNIOR, 2018).

Ao final de 1913, em meio à difícil situação econômica do País, Alexandrino voltou a requisitar novos planos do consórcio Armstrong e Vickers por um novo encouraçado; ele mostrava-se irredutível quanto à necessidade de mais um colosso como forma de assegurar a supremacia naval sul-americana. Em maio de 1914, ele assinou o contrato para a construção do *Riachuelo*, um *superdreadnought* com desenho baseado nos últimos modelos de encouraçados da Royal Navy, com 30,5 mil toneladas de deslocamento e doze canhões de 15 polegadas. Quando a guerra começou na Europa, em julho, o navio estava em seus estágios iniciais de fabricação e o início da contenda obrigou o cancelamento dessa aquisição (ALSINA JÚNIOR, 2015; TOPLISS, 1989).

A experiência da Grande Guerra foi marcada por dificuldades que expuseram, de modo inequívoco, todas as dificuldades da Marinha e os custos de sua dependência do exterior. Sem poder contar com auxílio da indústria estrangeira, mobilizada para o esforço de guerra na Europa, a Esquadra brasileira entrou num grave estado de deterioração por falta de manutenção adequada e carência crônica de sobressalentes e carvão (GAMA, 1982a), numa situação agravada pela paralisação das obras no Arsenal da Ilha das Cobras<sup>16</sup>. Simbólico dessas dificuldades, o Encouraçado *Minas Gerais* foi atracado em seus diques durante o ano de 1915 e receberam uma conexão da Light, empresa responsável pela distribuição de energia elétrica na capital, para evitar o consumo de combustível<sup>17</sup>.

O Brasil entrou efetivamente no conflito em outubro de 1917, quando declarou estado de guerra contra as Potências Centrais após o torpedeamento de alguns mercantes por submarinos alemães. Naquele momento, Alexandrino, mantido à frente do ministério durante a presidência Venceslau Brás, expôs a difícil situação da Esquadra numa sessão do Congresso e, como primeira medida necessária para sua modernização, sugeriu completar o programa de 1906: um encouraçado, um cruzador *scout*, cinco contratorpedeiros e cinco submarinos, além de 55 aviões e hidroaviões para a recém-criada Aviação Naval. O ministro reconheceu as dificuldades em obter esses armamentos, porém confiava que seria possível negociar com os países Aliados, buscando esses navios por meio de cessão/venda ou mesmo um acordo para sua construção de acordo com as circunstâncias. Posteriormente, diante de uma avaliação das lições do conflito e das condições financeiras do pós-guerra, o ministro apontava que os planos de aquisição seriam ampliados e



indicariam a quantidade e características de cruzadores-couraçados, *scouts*, contratorpedeiros, submarinos e outras embarcações necessárias para a defesa do País<sup>18</sup>.

A cooperação no conflito criou oportunidades e expectativas de uma renovação do já desgastado e obsoleto material flutuante brasileiro, bem como modernizar outros aspectos da Marinha. Neste sentido, a então rivalidade anglo-americana provou-se útil. Ambos os países se esforçaram em colaborar com a modernização naval brasileira e no envio do pequeno Esquadrão para o teatro de operações, a Divisão Naval em Operações em Guerra (DNOG), como forma de assegurar uma maior influência sobre a corporação. Os norte-americanos se destacaram em sua profícua colaboração em questões de adestramento e educação, particularmente no envio de instrutores à Escola Naval de Guerra e que seria consolidada com a vinda da Missão Naval Americana em 1922, bem como nos reparos e modernização dos encouraçados brasileiros entre 1918-1922. Os britânicos, por outro lado, sinalizaram com uma ambiciosa proposta de construir um complexo industrial-naval no Brasil (VIDIGAL, 1985; SCHEINA, 1988; HEALY, 1978).

### **1918-1930: OS PROGRAMAS NAVAIS NO FIM DA PRIMEIRA REPÚBLICA**

O pós-guerra, contudo, mostrou-se bastante diferente das expectativas construídas durante o conflito. O desejo de receber alguns navios de guerra alemães enfrentou oposição anglo-americana ainda antes da Esquadra germânica afundar em Scarp Flow. Ao final, os brasileiros obtiveram apenas algumas torpedeiras que, rejeitadas pelo Almirantado, acabaram revendidas imediatamente após a sua transferência. Por outro lado, a desmobilização das Esquadras aliadas ainda sinalizava a

oportunidade de obter unidades relativamente modernas a custos baixos, porém era preciso antes determinar a nova política de reequipamento, algo urgente diante do péssimo estado da Esquadra brasileira (WALDMANN JÚNIOR, 2018).

O ministro da Marinha no efêmero governo Delfim Moreira (1918-1919), Almirante Antonio Coutinho Gomes Pereira, apresentou um programa naval que, em suas linhas gerais, retomava alguns dos princípios defendidos pelo Almirante Noronha (CAMINHA, 1989). Diante das condições financeiras do País e das controvérsias quanto ao futuro do Poder Naval e das lições da guerra, o ministro defendeu a aquisição de dois cruzadores de 4-5 mil toneladas, cinco contratorpedeiros de 1-1,2 mil toneladas, nove submarinos (três de 600 toneladas e o restante de 250 toneladas) e um navio-mineiro. Ele ainda apontava que, se o País tivesse condições, não deveria deixar de obter dois encouraçados de tipo rápido<sup>19</sup>.

A menção dessas controversas lições da guerra é relevante porque expôs a grande divisão existente na Marinha – e em um quadro mais amplo, nas potências navais – sobre a futura composição da sua frota. Enquanto figuras destacadas como o Almirante Alexandrino e o Capitão Armando Burlamaqui defenderam a aquisição de grandes encouraçados (WALDMANN JÚNIOR, 2018), outros oficiais influentes, como o Almirante Pedro Max de Frontin, que comandou a DNOG durante a guerra, preferiam enfatizar o emprego de navios de dimensões menores<sup>20</sup>. Este debate marcou todo o período do pós-guerra, sendo particularmente intenso durante as administrações civis do ministério durante o governo Epitácio Pessoa (1919-1922).

Assim, o Ministro Raul Soares mostrou-se reticente em investir em novos colossos, preferindo fazê-lo em cruzadores rápidos, contratorpedeiros e “a arma mo-

derna por excelência, (...) o submarino”<sup>21</sup>. Não obstante, nem ele, nem seus sucessores, Joaquim Ferreira Chaves e João Pedro da Veiga Miranda, apresentaram propostas formais de programas navais em seus relatórios e focaram seus esforços na modernização de aspectos administrativos, da instrução profissional e da infraestrutura naval (CAMINHA, 1989).

Essa decisão, contudo, não impediu que novos planos de reaparelhamento fossem preparados pelo Estado-Maior da Armada e que fossem abertas negociações com norte-americanos e, sobretudo, britânicos para a aquisição de unidades prontas que estavam sendo desmobilizadas. Num primeiro momento, o programa do Almirante Gomes Pereira orientou as negociações e sondagens realizadas. Em meados de 1920, diante de renovadas tensões políticas nos Andes entre chilenos, peruanos e bolivianos que ameaçaram desencadear uma guerra, os planos brasileiros tornaram-se mais ambiciosos. Neste sentido, houve sugestões para a aquisição de encouraçados (incluindo o *Agin-court*, antigo *Rio de Janeiro*<sup>22</sup>), cruzadores, contratorpedeiros líderes de flotilha e unidades menores, submarinos, navios-mineiros e lanchas torpedeiras<sup>23</sup>, porém nenhuma acabou consumada.

Um dos grandes obstáculos para os negócios por excedentes de guerra eram as mudanças políticas nos Estados Unidos e Grã-Bretanha. A traumática experiência do conflito mundial deu lugar para o surgimento do movimento pacifista e antibélico nestes países, além da emergência dos isolacionistas no primeiro. A força política destes grupos mostrou-se nos acordos de desarmamento naval realizados durante todo o período entre as guerras mundiais, iniciados a partir do Tratado Naval de Washington de 1922 (WALDMANN JÚNIOR, 2018). Foi justamente em meio às discussões na confe-

rência na capital norte-americana que o Brasil fez um último esforço em obter embarcações britânicas, particularmente cruzadores, contratorpedeiros, avisos, navios-patrolha e outras embarcações<sup>24</sup>. Temendo repercussões negativas de consumir vendas de equipamento bélico enquanto negociavam o desarmamento naval, Londres rejeitou as propostas feitas<sup>25</sup>. Ao final daquele ano, a única novidade foi a incorporação do Contratorpedeiro *Maranhão*, que tinha pouco mais de 900 toneladas e foi transferido para a Marinha após sua aquisição por uma companhia de navegação dois anos antes<sup>26</sup>.

Apesar de todo este movimento para o reaparelhamento da Esquadra, cabe ressaltar que a política naval brasileira e o pensamento estratégico durante todo o período entre as guerras mundiais eram muito pouco claros<sup>27</sup>. Desta maneira, como aponta Martins (1985a), não havia um planejamento que vinculasse de modo objetivo as responsabilidades internacionais com os recursos técnicos e financeiros disponíveis; a política naval brasileira quase sempre baseava na retórica da premissa da defesa dos 8 mil quilômetros de costa ou na paridade naval sul-americana. Neste sentido, Vidigal (1985) ressalta que não havia política de renovação ou estratégia naval “inspirada por profunda análise da situação, mas, simplesmente aparenta ser fruto do esforço para a manutenção de determinados *status quo*”, quase sempre tendo como parâmetros de comparação as Esquadras argentina e chilena. Os estudos elaborados pela Escola Naval de Guerra, por sua vez, sempre pensavam no cenário sul-americano, vislumbrando um conflito cujas operações de Esquadras de superfície que ocorreriam nas águas no sul do País envolvendo interceptações, proteção de bases, a manutenção das linhas de comunicação marítimas com a Europa e Estados Unidos – vitais para o



fornecimento de combustíveis e material bélico para o esforço de guerra – e o transporte de tropas do Exército.

Com o início do governo Artur Bernardes (1922-1926), o Almirante Alexandrino retornou, pela terceira vez, à pasta da Marinha. Assim, como em ocasiões anteriores, o novo ministro rapidamente desfez-se das medidas tomadas por seus antecessores e implementou suas próprias políticas. No que concerne ao reaparelhamento naval, o almirante propôs um novo e ambicioso programa naval em 1923 cujo objetivo seria finalmente completar seus planos de 1906. Neste sentido, apontava a necessidade de um encouraçado e um cruzador (ambos nos limites máximos do Tratado Naval de Washington, respectivamente 35 mil toneladas e artilharia principal de 16 polegadas, e 10 mil toneladas com canhões de 8 polegadas), cinco contratorpedeiros, cinco submarinos, um navio porta aeroplanos<sup>28</sup> e vinte e uma unidades para guerra de minas (um navio-mineiro, dez varredores e dez lançadores de minas). Segundo o ministro, o objetivo deste formidável programa era não apenas renovar a Esquadra brasileira, que então se encontrava em péssimas condições materiais, como também em retomar a supremacia naval sul-americana<sup>29</sup>. Outros planos ambiciosos foram preparados também pela missão naval, gerando uma verdadeira crise entre ela e o Departamento de Estado (SCHEINA, 1988), bem como pelo mencionado capitão-deputado Burlamaqui, que apresentou sua proposta no Congresso (WALDMANN JÚNIOR, 2018)<sup>30</sup>.

Não obstante, o governo Bernardes foi marcado por restrições orçamentárias e uma constante crise política, no qual quase todo o seu quadriênio esteve sob estado de sítio. A razão fundamental foram as revoltas do tenentismo, cujos principais levantes ocorreram em 1922 e 1924. A emergência deste movimento político-militar que contestava o regime oligárquico

gerou abalos nas relações civis-militares do período, resultando em retaliações de Bernardes contra as políticas de modernização de suas Forças Armadas (McCANN, 2009). No que concerne à Marinha, cabe ressaltar que ela não participou do levante em 1922, contudo uma pequena parte de seu corpo de oficiais esteve envolvida nas insurreições de 1924, simbolizados pelo levante de parte da Flotilha do Amazonas, a chamada Conspiração Protógenes, e a revolta do Encouraçado *São Paulo* (CASCARDO, 2005).

Neste cenário de crise, a aprovação de grandes planos de renovação naval provou-se completamente inviável, o que levou Alexandrino a diminuir suas ambições, apresentando pequenos programas navais em 1924 e 1925 que contemplavam a aquisição de cruzadores, contratorpedeiros e submarinos<sup>31</sup>. Utilizando-se de seus contatos com o mundo político, Alexandrino deu início a uma campanha pela aprovação de seus planos de renovação naval no Congresso, no qual obteve apoio tanto de governadores como também do chanceler brasileiro. Para dar início ao reaparelhamento proposto, ele encomendou um submarino italiano em 1925, o *Humaytá*, a partir de fundos obtidos com a venda do antigo Encouraçado guarda-costas *Deodoro*<sup>32</sup>. Não obstante, esta acabou tornando-se a única aquisição de material flutuante, uma vez que a crise político-militar continuou até o final do governo Bernardes.

Nos anos seguintes, a crise do regime oligárquico persistiu mesmo após a ascensão da presidência Washington Luís (1926-1930), que manteve à frente do ministério o Almirante Arnaldo Siqueira Pinto da Luz, que assumiu a pasta após o falecimento de Alexandrino em abril de 1926. Durante a administração do novo ministro, o estado material da Esquadra continuou a se deteriorar e seus seguidos apelos por recursos para renovação naval

não surtiam eco dentro do governo. Sintetizando de forma dramática a situação, Pinto da Luz ressaltou que “o problema da renovação da Esquadra, pelos retardamentos que tem sofrido, atingiu, pode-se dizer, ao seu auge, isto é, ou o material é renovado, sem delongas, ou o treinamento do pessoal tornar-se-á impraticável pela ausência de navios capazes de se fazerem ao mar”<sup>33</sup>. Na sua avaliação, parte da culpa pela atual situação deveria recair aos seus antecessores, apontando que

a aquisição periódica de unidades, aos arrancos e subordinada a ideias e impressões do momento, tem sido o método por nós seguido. Dessa orientação tem resultado crises, como a atual, isto é, a Esquadra, por falta de renovação metódica e constante, achar-se, toda ela, com sua vida esgotada, necessitando renovação total<sup>34</sup>.

Alguns planos de reaparelhamento foram elaborados até 1930, dando-se ênfase para a aquisição de contratorpedeiros e submarinos<sup>35</sup>. A difícil situação da Esquadra e as dificuldades em implementar um programa de aquisições, particularmente frente ao crescimento do poderio naval argentino naquele momento<sup>36</sup>, engendrou mudanças na política naval brasileira daquele momento. Na avaliação do Estado-Maior da Armada, era preciso evitar a tentação de incorporar grandes unidades, uma vez que tal decisão seria seguida por uma nova competição naval com a Argentina que o País não teria como acompanhar. Neste sentido, sugeria que

O nosso Corpo de Batalha, ainda mesmo inferior ao argentino, pode manter-se como está, desde que nos conformemos com a condição de “poder latente” que ele representa, sujeitando-os, entretanto, às modificações de que ele necessita para melhorar

a sua artilharia e as suas caldeiras<sup>37</sup>.

Nos últimos meses do governo Washington Luís, foram aprovados recursos para a aquisição de canhoneiras fluviais e um navio-escola<sup>38</sup>, porém àquela altura a crise do regime oligárquico agravou-se. Em outubro de 1930, Getúlio Vargas liderou um levante que, vitorioso, implementou profundas transformações políticas no Estado brasileiro, pondo fim à Primeira República e dando início ao período chamado de Era Vargas.

### **1930-1942: O PODER NAVAL, A CRISE INTERNACIONAL E O GOVERNO VARGAS**

O início da década de 1930 foi marcado por turbulências econômicas e políticas no Brasil. Ao assumir a presidência, Vargas encontrou um país em meio às dificuldades da Grande Depressão e à frente de um governo formado por uma coalizão heterogênea e de base pouco sólida. Tanto no âmbito interno como no externo era marcado pela incerteza. Em meio a estes desafios, o governo implementava amplas reformas no Estado, inclusive nas próprias Forças Armadas (McCANN, 2009).

As relações entre a Marinha e o presidente não se encontravam nas melhores condições. Durante o processo revolucionário de 1930, a Força Naval combateu os insurretos e durante a Revolução Constitucionalista de 1932 uma parte significativa da oficialidade naval mostrou-se simpática aos rebeldes paulistas (MARTINS, 1985c). Essas tensões eram percebidas mesmo por observadores estrangeiros. Um norte-americano afirmou, no início da década, que o governo precisaria alocar recursos para a renovação da Marinha, correndo risco de que oficiais “com mentalidade política” poderiam se colocar em



“pé de guerra contra o governo”; um observador britânico avisava que era perigoso ficar testando a paciência da Marinha com promessas não cumpridas (HILTON, 1977b, p. 189).

A própria corporação encontrava-se num momento delicado. Entre a queda de Washington Luís e a metade de 1931 houve três titulares na pasta, os Almirantes Isaías de Noronha, Conrado Heck e, finalmente, Protógenes Guimarães (CA-MINHA, 1989). O material flutuante, por sua vez, mantinha-se em estado lastimável, particularmente os contratorpedeiros, a ponto de o próprio ministério reconhecer que mal podiam navegar distantes da costa por seu péssimo estado<sup>39</sup>, enquanto um relatório do Estado-Maior da Armada sugeriu aos comandantes destes navios para que navegassem apenas em velocidades “moderadas” tendo-se em conta a avançada idade deles, bem como para evitarem fazer disparos com canhões maiores sob riscos estruturais às embarcações (HILTON, 1977b, pp. 185-186). Junto a esta difícil situação da Esquadra, os primeiros anos da década também foram marcados pela emergência de conflitos armados em países vizinhos, notadamente o Conflito de Letícia (1932-1933) e a Guerra do Chaco (1932-1935). Em ambos os conflitos houve incidentes nas fronteiras brasileiras (HILTON, 1977a).

Neste sentido, mesmo em meio à crise econômica, os planos de renovação da Esquadra ganharam prioridade na agenda governamental, tanto por razões de defesa externa quanto pela necessidade Vargas consolidar sua base de apoio na Marinha. Em junho de 1932 o governo anunciou a aprovação de um novo programa naval, composto por dois cruzadores de 8 mil toneladas, nove contratorpedeiros de 1,5 mil toneladas, seis submarinos (quatro de 850-900 toneladas e dois com modelos especializados em minas com

700-800 toneladas) e seis navios-mineiros de 600 toneladas<sup>40</sup>. Os planos seriam revistos nos anos seguintes, porém tinham continuidade assegurada com o decreto presidencial que liberou recursos para as aquisições<sup>41</sup>. A orientação desta política de reaparelhamento naval, contudo, era similar às feitas na década passada. Neste sentido, em 1934, após apresentar uma revisão do programa, o Ministro Protógenes apontava em seu relatório ministerial

que não soluciona o problema da Marinha em face das nações sul-americanas. Ele é, por assim dizer, um mínimo do mínimo que o Estado-Maior da Armada, após acurado exame da situação geral, indicou como indispensável à segurança do País, nada tendo, portanto, de exagerado. Sem ele a Marinha de Guerra terá deixado de existir<sup>42</sup>.

Apesar dos esforços pela renovação da Esquadra, havia obstáculos no cenário internacional que dificultavam a negociação por armamentos. A Grã-Bretanha e os Estados Unidos, o primeiro tradicional fornecedor de embarcações e o segundo apontado como fonte lógica de armamentos, apresentavam dificuldades importantes para venda de navios de guerra, entre as quais podemos destacar os acordos de limitação naval (renovados em novas conferências feitas em Londres em 1930 e 1935), as dificuldades dos brasileiros em pagar com moeda forte ou ouro e as pressões dos grupos isolacionistas e antibélicos no congresso dos Estados Unidos, que impuseram entraves legislativos para a venda de armamentos (ALVES, 2002).

Desta forma, o País se viu obrigado a buscar novas opções, o que levou a um esforço no reestabelecimento da construção naval no Brasil, abandonada desde o final do século anterior e que estaria em consonância com as políticas governa-

mentais de industrialização. Neste aspecto, a mobilização da indústria paulista para o esforço de guerra em seu levante impressionou importantes lideranças político-militares como o General Góes Monteiro e ainda em 1933 Vargas aprovou o envio de uma comissão à Europa para estudar e criar indústrias militares, bem como comprar armamentos (McCANN, 2009). No ano seguinte, durante a revisão do programa naval, foi incluída a determinação de que entre os nove contratorpedeiros previstos, três seriam construídos no Brasil, preferencialmente nas dependências do novo Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, então em fase de conclusão de obras<sup>43</sup>.

Essa política de reaparelhamento naval se combinava com as políticas de incentivos à industrialização do País, particularmente no tocante à questão da siderurgia. Esse apoio à construção naval foi mantido com a mudança no Ministério de Marinha, que em 1935 passou a ter à sua frente o Almirante Henrique Aristides Guilhem e que ficaria no cargo até 1945 (CAMINHA, 1989). O novo ministro entendia que a “solução do problema de renovação da Força Naval deveria ser a construção naval no país”, observando que a sua administração buscava fomentar a indústria nacional através da fabricação de navios nos arsenais da Marinha ao encomendar materiais e treinar operários para estas atividades<sup>44</sup>. Em junho de 1936 foi batida a quilha do Monitor *Parnahyba*, que ficou pronto dois anos depois; o processo continuou pouco depois com o início da fabricação de outro monitor, o *Paraguassu*, e da decisão de fabricar seis navios-mineiros (Classe *Carioca*) no país<sup>45</sup>.

A retomada da construção naval representou um avanço significativo na política de reaparelhamento da Marinha e na autonomia de defesa do País, porém por si só não teria condições de assegurar a

recuperação da Esquadra, já que mesmo a construção naval brasileira ainda dependia de auxílio e materiais importados. Assim, as questões de política externa tornavam-se essenciais para a renovação da Esquadra, principalmente num momento de crise internacional em que alianças antagônicas disputavam a influência sobre a América Latina.

Alarmado com a Guerra do Chaco, Vargas pediu em 1934 que seu embaixador nos Estados Unidos, Oswaldo Aranha, consultasse sobre a possibilidade do Brasil obter alguns cruzadores, submarinos e canhoneiras no país. O Presidente Franklin Roosevelt, que tinha adotado a política da boa vizinhança como instrumento de ampliar sua influência sobre a América Latina, prometeu ao colega brasileiro que faria todo o possível para que os navios fossem construídos nos Estados Unidos (McCANN, 2009). Entretanto, Roosevelt enfrentava sérios entraves para o fornecimento de armamentos, que efetivamente o impedia de fazer o negócio, como ficou evidente nas fracassadas tentativas de fornecer cruzadores *Omaha* em 1936<sup>46</sup> e de transferir seis velhos contratorpedeiros da Classe *Wickes* ao Brasil em 1937<sup>47</sup>.

Por outro lado, tanto a Itália fascista como a Alemanha nazista mostravam-se bastante abertos para negócios com o Brasil, cujas propostas feitas com base no comércio de compensação ofereciam ainda a vantagem de pagar pelas belonaves desejadas com produtos agrícolas. A partir de setembro de 1934, a Marinha passou a buscar acordos bilaterais desta natureza (McCANN, 2009), encontrando grande receptividade por parte de Roma e Berlim, que prometeram fornecer o material flutuante que o Brasil quisesse. Em 1936, por meio de um acordo de compensação, a Marinha anunciou a aquisição de três submarinos italianos da Classe *Per-*



la<sup>48</sup>, cujo pagamento seria feito em algodão e outros produtos agrícolas (HILTON, 1977a).

O sucesso italiano e o crescente comércio alemão com o Brasil assustaram os norte-americanos, que então passaram a tomar medidas para contrabalançar a influência do Eixo no País (ALVES, 2002). Um dos instrumentos disponíveis era justamente a sua influência na Marinha, onde a Missão Naval Americana continuava em operação apesar de uma breve suspensão de atividades<sup>49</sup>. Diante das próprias dificuldades de Washington em fornecer diretamente os navios desejados pelo Brasil, o governo norte-americano passou a dar grande assistência à política de construção naval brasileira. Pouco antes do fracasso do acordo de transferência dos contratorpedeiros, os norte-americanos, via missão naval, forneceram os planos de construção de unidades modernas da Classe *Mahan*<sup>50</sup> a preços simbólicos e se comprometeram a auxiliar em todo o processo de fabricação, inclusive na busca do material necessário nos Estados Unidos<sup>51</sup>. Assim, em 1937, foram batidas as quilhas de três contratorpedeiros da Classe *Marcílio Dias* e o governo norte-americano conseguia contornar a legislação ao fornecer, de modo indireto, os navios desejados pelos brasileiros.

O agravamento da situação política interna brasileira naquele momento resultou em um novo golpe e na proclamação do Estado Novo. Vargas tinha feito um acordo com suas principais lideranças militares, que então asseguravam os poderes ditatoriais ao presidente em troca de apoio às suas demandas, particularmente nos projetos de reequipamento e da siderurgia nacional. Estas duas necessidades foram justamente anunciadas como prioridade na agenda governamental logo no discurso inaugural do novo regime feito pelo presidente, que reorientou a política

externa brasileira tendo estes objetivos (McCANN, 1995). Para isso, Vargas utilizou-se da crescente rivalidade internacional, em especial da competição teuto-americana pelo Brasil, buscando com isso obter o máximo de vantagens possíveis para o País.

No que concernia à Marinha, esta mudança política significaria uma continuidade do apoio governamental à construção naval e nas negociações de aquisição de armamento naval, a despeito dos abalos na relação entre o presidente e a corporação decorrentes do *putsch* integralista<sup>52</sup>. O programa naval foi revisado novamente em 1938, passando a prever a incorporação de três cruzadores de 7,5 mil toneladas, dezoito contratorpedeiros (seis de 1,5 mil toneladas e doze de 1,35 mil toneladas), nove submarinos de 700 toneladas e doze navios-mineiros de 600 toneladas, parte dos quais já estava em construção no País<sup>53</sup>. É interessante ressaltar que essa ampliação dos planos ocorria quando a Marinha argentina também fazia novas aquisições navais<sup>54</sup>.

As crescentes tensões internacionais, contudo, tornavam os negócios mais difíceis. Os submarinos italianos, cuja fabricação mostrou-se conturbada, chegaram ao Brasil em 1938, graças ao empenho pessoal de Benito Mussolini em assegurar a sua entrega (VIDIGAL, 1985). Além disso, foram iniciadas uma série de negociações junto aos britânicos, que resultaram na encomenda de seis contratorpedeiros Classe *Javary*<sup>55</sup>. Os planos naquele momento envolviam a aquisição de mais três submarinos italianos, bem como iniciar a fabricação de seis navios-mineiros *Carioca* no Brasil<sup>56</sup>. Havia ainda a perspectiva de encomendar mais seis contratorpedeiros e três cruzadores na Grã-Bretanha em 1940, porém, em agosto de 1939 o Ministro Guilhem tinha se decidido, por razões financeiras, construir os navios

menores no Brasil, importando o material britânico necessário, enquanto manteria a encomenda de cruzadores similares ao *Ajax* da Royal Navy<sup>57</sup>.

O início da Segunda Guerra Mundial, em setembro de 1939, acabou pondo fim a estes planos e os navios em construção na Grã-Bretanha acabaram requisitados para serviço na Royal Navy, apesar dos apelos brasileiros para receberem ao menos as unidades já prontas<sup>58</sup>. A partir de então, apenas os Estados Unidos sobravam como possível fornecedor de material bélico, porém o país ainda tinha restrições legislativas e estava no início de seu próprio processo de rearmamento. Não obstante, neste momento a política de boa vizinhança ganhava colorações de segurança hemisférica e o Brasil era considerado um país-chave nos planos de Washington tanto por suas dimensões e peso político regional como também pela sua própria posição geográfica estratégica. Por esta razão, os norte-americanos ampliaram seus esforços nas negociações pelo alinhamento brasileiro, buscando atender, na medida do possível, as duas demandas do governo Vargas: a siderurgia nacional e equipamento bélico para as Forças Armadas (ALVES, 2002).

Em meio a esta situação, a Marinha decidiu iniciar a fabricação de seis contratorpedeiros no Brasil, da Classe *Amazonas*, utilizando-se os planos de construção dos navios britânicos encomendados; a Missão Naval Americana teve uma participação fundamental ao adaptar o projeto inglês para utilização de material produzido nos Estados Unidos (VIDIGAL, 1985). Diante do sucesso na fabricação desses pequenos navios de superfície e estimulada pelos oficiais norte-americanos da missão naval, a Marinha passou a vislumbrar passos mais ousados nos anos seguintes, que incluíam a possibilidade de construir um cruzador e submarinos no Brasil<sup>59</sup>.

## **1942-1945: MODERNIZAÇÃO NAVAL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL**

O Brasil entrou formalmente na Segunda Guerra Mundial em agosto de 1942, quando declarou guerra ao Eixo depois de uma série de torpedeamentos de navios mercantes nos meses anteriores. Na prática, o País já estava envolvido no conflito desde começos daquele ano, quando concluiu as negociações com os norte-americanos para cessão de bases no litoral brasileiro em troca da instalação de uma grande indústria siderúrgica e da promessa de que receberia substanciais transferências de material bélico através do *lend-lease* (ALVES, 2002).

Da mesma maneira como na experiência com conflito mundial anterior, a Esquadra brasileira não se encontrava preparada para a guerra antissubmarino que lutaria. Por intermédio da aliança com os Estados Unidos e acesso aos recursos do *lend-lease*, a Marinha passou por um intenso processo de modernização neste período, tanto em seus aspectos profissionais, administrativos, infraestrutura naval, bases e material flutuante, voltados à sua transformação numa moderna força antissubmarino inserida dentro dos planos estratégicos norte-americanos de defesa hemisférica (VIDIGAL, 1985). Até o final da guerra, o Brasil recebeu um total de US\$ 332 milhões, que efetivamente tornaram o País a primeira potência militar sul-americana (ALVES, 2002).

Assim, ainda em 1942 o Brasil passou a receber recursos e auxílio para reparar e modernizar quase toda a sua Esquadra, num processo que transformou os navios existentes em unidades especializadas para a guerra antissubmarino<sup>60</sup>. A política de reaparelhamento também acabou reorientada segundo os ditames da aliança militar com os Estados Unidos, passando a concentrar-se nos esforços de obter, via *lend-lease*, navios nor-



te-americanos a custos simbólicos. Entre setembro de 1942 e novembro de 1943, a Marinha obteve 16 caça-submarinos das classes *Guaporé* e *Javari*, pequenas unidades de operação costeira totalmente voltadas à proteção das linhas de comunicações marítimas no litoral do País. Não obstante, elas representaram uma modernização significativa da Esquadra, pois eram equipadas com radares e sonares (GAMA, 1982b).

O acesso aos amplos recursos disponibilizados pelos norte-americanos acabou relegando a construção naval para uma posição secundária na política de reaparelhamento, algo que teria consequências de longo prazo. Neste sentido, os *Marcílio Dias* foram completados apenas nos Estados Unidos, onde receberam seus armamentos e equipamentos antissubmarino (GAMA & MARTINS, 1985). As unidades da Classe *Amazonas* tiveram sua fabricação marcada por constantes atrasos, em parte por carência de materiais, em parte por problemas técnicos e em parte por falta de apoio governamental, que levaram a sua construção estender-se durante todo o conflito. O primeiro destes navios ficou pronto em 1949, enquanto o último apenas em 1960 (ALVES, 2005).

Mesmo nesse cenário adverso para a construção naval nacional, ela deu uma importante contribuição à renovação da Esquadra durante a guerra. Além destes contratorpedeiros, a Marinha incorporou no período seis corvetas antissubmarino, fabricadas por estaleiros privados e oficialmente encomendadas como traineiras pelos britânicos (GAMA & MARTINS, 1985)<sup>61</sup>.

A adição de todas essas unidades, navios e barcos de dimensões modestas, estava de acordo com os planos norte-americanos para o Brasil, que previam a cooperação marítima do País na forma da patrulha antissubmarino nas rotas marítimas entre Trinidad e o litoral do Rio Grande do Sul (GAMA, 1982b). Não obstante,

tanto os brasileiros como setores do governo norte-americano, particularmente Roosevelt e o Departamento de Marinha, viam a colaboração entre os dois países num quadro de uma aliança especial que seria mantido no pós-guerra. Dentro desta perspectiva, o Brasil seria tratado como um aliado preferencial entre as repúblicas americanas, assumindo responsabilidades político-militares adequadas à sua posição de liderança regional (McCANN, 1995; ALVES, 2005). Nesta percepção, a Esquadra brasileira precisava ser equipada de maneira adequada com o papel internacional vislumbrado para o País.

Ainda em meados de 1943, Vargas escreveu a Roosevelt pedindo, através de um acordo de cessão, “meia dúzia de cruzadores de sete a dez mil toneladas e dez destróieres semelhantes aos *Marcílios*”, no intuito de que a Marinha pudesse operar em águas mais distantes da costa brasileira. Já no ano seguinte, em meio ao período de crise entre os Estados Unidos e o governo Farrell da Argentina, o presidente brasileiro voltou a fazer novos pedidos de transferências, apresentando um programa naval que foi elaborado pelo Estado-Maior da Armada e previa a incorporação de quatro cruzadores, dois navios-aeródromos e quinze contratorpedeiros. Roosevelt mostrou-se simpático às demandas brasileiras, porém explicou que não teria como fornecer esses navios porque eram necessários no Pacífico. Assim, o pedido acabou resultando na decisão de transferir quatro contratorpedeiros de escolta para o Brasil, da Classe *Bertioga* (ALVES, 2005). O País ainda receberia mais quatro unidades deste tipo até o final da guerra (GAMA, 1982b).

Nessa época, existia um certo consenso em Washington de fortalecer o Brasil militarmente e economicamente, tanto pela necessidade do concentrar seus recursos em áreas prioritárias da guerra,

em garantir o suprimento de materiais estratégicos. No início de 1945, o governo norte-americano definiu seus interesses militares no Brasil em três aspectos: 1) assegurar a superioridade militar brasileira para que os Estados Unidos pudessem lidar, com “meios fortes”, com a Argentina; 2) manter o uso das bases; e 3) estabelecer o monopólio do fornecimento de equipamento bélico ao País, evitando que as potências europeias ocupassem parte deste mercado (McCANN, 1995).

Com o conflito chegando ao seu fim, a política norte-americana para o Brasil começou a mudar, passando a valorizar o uso de acordos bilaterais com as repúblicas americanas como meio de assegurar sua supremacia no pós-guerra e evitar que elas se unissem para impor obstáculos aos interesses de Washington. Nesta nova perspectiva, adotada principalmente a partir do governo Truman, o Rio de Janeiro perdia importância, já que não atuaria como líder regional representando a potência hegemônica entre os latino-americanos. Não obstante, os brasileiros eram marcados por seu *americanismo*, aspirando que a aliança especial com os Estados Unidos renderia consideráveis transferências que permitissem a supremacia naval sul-americana e amplas responsabilidades no Atlântico Sul (McCANN, 1995; ALVES, 2005).

Em 1945, um novo e ambicioso programa naval foi elaborado e estabelecia a incorporação, por intermédio do *lend-lease*, de dois encouraçados *Nevada*, dois porta-aviões ligeiros da Classe *Independence*, quatro cruzadores classe *Cleveland*, vinte e um contratorpedeiros similares ao *Marcílio Dias*, três contratorpedeiros líderes de flotilha, treze submarinos médios e doze lanchas torpedeiras<sup>62</sup>. Esse programa era resultado de uma comissão conjunta de oficiais dos estados-maiores dos dois países<sup>63</sup> e havia uma proposta em trocar o Encouraçado *Minas Gerais*,

que seriam vendidos como sucata nos Estados Unidos, pelos dois modernos navios *Nevada* desejados (OLIVEIRA, 2018). Além disso, existiam planos de fabricação dos contratorpedeiros da Classe *Fletcher* no País, cujos planos de construção foram cedidos à Marinha (VIDIGAL, 1985).

Ao ser informada, a diplomacia norte-americana ficou espantada e mostrou-se contrária ao negócio. Em julho de 1945, o novo embaixador dos Estados Unidos no Brasil, Adolf Berle, levantou dúvidas sobre a possibilidade de novas transferências substanciais de equipamento bélico, particularmente duvidando que os brasileiros tivessem capacidade técnica de operar unidades navais modernas<sup>64</sup>. Por outro lado, as Forças Armadas norte-americanas já se mostravam mais simpáticas ao assunto, tendo inclusive colaborado na elaboração deste programa naval. Na visão deles, era fundamental manter laços muito próximos com seus colegas latino-americanos, de modo a assegurar o monopólio do fornecimento de material bélico e a padronização dessas forças militares segundo os moldes norte-americanos. Essa grande proximidade, especialmente com os brasileiros, alarmou o próprio Departamento de Estado, que temia que essa relação resultasse na criação de uma potência militar sul-americana que atrapalhasse seus planos para a região (MARTINS FILHO, 2005).

Ao final, a posição da diplomacia, que estava alinhada à política latino-americana do governo Truman, prevaleceu e o Brasil recebeu apenas unidades auxiliares e sobressalentes nos anos seguintes. Apesar do interesse da Marinha em obter uma Esquadra equilibrada nos anos seguintes, a estratégia dos Estados Unidos relegou o País para um papel secundário no pós-guerra, no qual sua contribuição seria a mesma da época do conflito: patrulha antissubmarino da costa, cessão



de bases para as forças norte-americanas e fornecimento de materiais estratégicos (McCANN, 1995; MARTINS FILHO, 2005).

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Neste artigo, buscamos entender, de modo sintético, como foram as políticas de reaparelhamento da Marinha do Brasil na primeira metade do século XX, entre o programa naval de 1904 e o fim da Segunda Guerra Mundial. Cabe aqui ressaltar que as políticas de modernização naval nem sempre tiveram continuidade assegurada e foram profundamente influenciadas por considerações políticas externas, internas e institucionais.

Num primeiro momento, a consolidação do regime republicano oligárquico e boa condição econômica permitiram que uma ampla reorganização da Marinha pudesse ocorrer. Entretanto, a emergência de uma crise política interna criou obstáculos aos planos do Almirante Noronha, que ao serem combinados com os interesses dos estaleiros responsáveis pela fabricação dos navios, viu seu programa atacado tanto no mundo político como dentro da própria Marinha. Neste aspecto, como a estrutura administrativa da corporação era de caráter centralizador e personalista, a mudança do ministro podia geralmente resultar no fim dos planos feitos pelos antecessores. Esse padrão mostrou-se relativamente comum neste período; é interessante notar que os principais momentos de continuidade na política de reaparelhamento naval ocorreram justamente nas longas passagens dos Almirantes Alexandrino e Guilhem no ministério.

A aprovação do programa de Noronha e sua alteração para os planos de Alexandrino também servem de indicativos quanto ao papel secundário que o Congresso Nacional assumiu em relação à política de defesa nacional, assumindo meramen-

te um papel de aprovação de recursos financeiros. A ascensão da Era Vargas e do Estado Novo reforçou esse padrão, assinando a predominância da própria Marinha na elaboração dos planos que, por sua vez, eram apenas executados quando tinham apoio do presidente. Neste aspecto, cumpre observar o papel das relações civil-militares. Em momentos de instabilidade, como na década de 1920, havia uma restrição orçamentária como punição sobre a corporação; no início do período seguinte, a necessidade de Vargas construir uma base sólida de apoio com as forças militares tornou imperativo a aprovação dos programas de renovação de equipamento, mesmo diante do quadro de severa crise econômica da Grande Depressão.

O cenário internacional também foi bastante relevante para as políticas de reaparelhamento do período, sobretudo a partir da Primeira Guerra Mundial. Neste sentido, o conflito mundial e a rivalidade anglo-americana por influência sobre o Brasil ofereceram interessantes oportunidades para modernização naval, ainda que a existência dos movimentos isolacionista e antibélico impusesse restrições quanto ao fornecimento de material flutuante. A década de 1930 e a crise internacional que se seguiu ofereceu novas oportunidades ao País, mesmo considerando a emergência de novos conflitos entre países vizinhos. A disputa entre Alemanha e Estados Unidos pelo alinhamento brasileiro, em particular, foi pautada tanto pela questão dos armamentos como pela siderurgia, no qual Vargas barganhou com ambos para obter o máximo de vantagens para o Brasil.

Um outro aspecto interessante para se destacar é a certa continuidade de perspectivas da política naval brasileira, que não teve uma orientação muito bem definida em todo este período. De modo geral, havia uma valorização do quadro sul-ame-

ricano, sobretudo da rivalidade com a Argentina, e a ênfase nas operações e unidades de superfície. Essa situação modificou-se apenas durante a Segunda Guerra Mundial, quando a experiência do conflito e a aliança com os Estados Unidos provocaram uma modernização da Esquadra com ênfase numa perspectiva antissubmarino e de defesa hemisférica sob liderança dos Estados Unidos. Não obstante, cabe ressaltar que a rivalidade com a Argentina continuou um elemento importante, ainda que cada vez mais simbólico: a decisão de se obter uma poderosa Esquadra de superfície em 1945 indica não apenas a manutenção de antigos padrões de pensamento naval como também a percepção de que o País deveria possuir a Marinha mais poderosa da América do Sul.

Um último aspecto relevante são as diferentes abordagens neste período quanto às questões da dependência da indústria estrangeira e da construção naval nacional, pensada como garantia de autonomia material e política do País. Nos primeiros anos do século essa questão colocava em campos opostos Noronha e Alexandrino, uma divisão interna que continuou relevante até o final da Primeira República. A partir da década de 1930, por outro lado, houve uma crescente ênfase na retomada da construção naval nacional, que estava inserida dentro de um quadro mais amplo de política de industrialização implementada por Vargas. A dificuldade em adquirir navios no exterior, principalmente em bases liberais do comércio internacional, foi um forte estímulo ao esforço de construção naval, que atingiu seu ápice pouco antes da Segunda Guerra Mundial. As dificuldades resultantes do conflito, bem como o acesso aos amplos recursos do *lend-lease*, trouxe um declínio neste período profícuo de construção naval que continuou no pós-guerra, que abriu uma nova etapa de dependência material (e mesmo subordinação intelectual) da Marinha em relação aos Estados Unidos (VIDIGAL, 1985).

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALSINA JÚNIOR, João Paulo. *Rio-Branco, grande estratégia e o Poder Naval*. Rio de Janeiro: FGV, 2015.

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*, v. 48, n. 1, 2005.

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

ARIAS NETO, José Miguel. A Marinha Brasileira no início do século XX: política e tecnologia. *Antíteses*, v. 7, n. 13, pp. 84-112, 2014.

BLACK, Jeremy. *Naval Power: a history of warfare and the sea from 1500*. New York: Palgrave Macmillan, 2009.

CAMINHA, Herick Marques. *Organização e administração do Ministério da Marinha na República*. Brasília/Rio de Janeiro: Fundação Centro de Formação do Servidor Público/Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989.

CASCARDO, Francisco Carlos Pereira. *O Tenentismo na Marinha: os primeiros anos, 1922 a 1924*. São Paulo: Paz e Terra, 2005.

CATRINA, Christian. *Arms Transfers and Dependence*. New York: Taylor & Francis, 1988.

FALTAS, Sami. *Arms Market and Armament Policy: the changing structure of naval industries in Western Europe*. Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1986.

FARRELL, Theo. *Weapons Without Cause: the politics of weapons acquisitions in the United States*. London: MacMillan, 1997.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha Brasileira na Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982a.

\_\_\_\_\_. *A Marinha Brasileira na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982b.

\_\_\_\_\_; MARTINS, Helio Leoncio. *A Marinha na Segunda Guerra Mundial*. In: HISTÓRIA Naval Brasileira. Volume 5, tomo 2. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.

HEALY, David. Admiral William B. Caperton and United States Naval Diplomacy in South America, 1917-1919. *Journal of Latin American Studies*, v. 8, n. 2, pp. 297-323, 1978.

HILTON, Stanley. *O Brasil e a Crise Internacional*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977a.

\_\_\_\_\_. *O Brasil e as Grandes Potências, 1930-1939*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977b.

HUNTINGTON, Samuel E. *The Soldier and the State*. Cambridge: Harvard University Press, 2002.

MARTINS, Helio Leoncio. *Evolução da política naval brasileira entre as duas guerras mundiais*. In: HISTÓRIA Naval Brasileira. Volume 5, tomo 2. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985a.

\_\_\_\_\_. *Forças combatentes*. In: HISTÓRIA Naval Brasileira. Volume 5, tomo 2. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985b.

\_\_\_\_\_. *Operações*. In: HISTÓRIA Naval Brasileira. Volume 5, tomo 2. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985c.

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

\_\_\_\_\_. *Relações navais entre Brasil e Reino Unido durante a Guerra Fria: o caso da aquisição das fragatas Vosper*. *Austral*, v. 4, n. 7, pp. 73-103, 2015.

McCANN, Frank. *Soldados da Pátria: história do Exército Brasileiro, 1889-1937*. São Paulo/Rio de Janeiro: Companhia das Letras/Biblioteca do Exército, 2009.

OLIVEIRA, Dennison. *Da Segunda Guerra Mundial à Guerra Fria: políticas militares estadunidenses para a América Latina (1943-1947)*. *Diálogos*, v. 22, n. 1, pp. 157-175, 2018.

OLIVEIRA, Eliézer Rizzo de. *Democracia e Defesa Nacional: a criação do Ministério da Defesa na presidência de FHC*. Barueri: Manole, 2005.

SCHEINA, Robert L. *Latin America: a naval history, 1810-1987*. Annapolis: Naval Institute Press, 1988.

SORENSEN, David S. *The Process and Politics of Defense Acquisition*. Westport: Praeger Security International, 2009.

TILL, Geoffrey. *Seapower: a guide for the twenty-first century*. New York: Routledge, 2013.

TOPLISS, David. *The Brazilian Dreadnoughts, 1904-1914*. *Warship International*, n. 3, pp. 240-289, 1988.

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



WALDMANN JÚNIOR, Ludolf. A construção naval durante a Segunda Guerra Mundial. *Navegador*, n. 20, v. 10, pp. 70-82, 2014.

\_\_\_\_\_. *Tecnologia e Política: a modernização naval na Argentina e Brasil, 1900-1930*. Tese (Doutorado em Ciência Política). 277 f. São Carlos, Universidade Federal de São Carlos, 2018.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> Martins Filho (2009) identifica neste período dois “saltos tecnológicos”, que criaram verdadeiras “eras” na Marinha: a incorporação dos dreadnoughts, que iniciou a “era dos encouraçados”, e a experiência da Segunda Guerra Mundial, que resultou na transferência de embarcações equipadas com radares e sonares que deram início à “era dos contratorpedeiros”.

<sup>2</sup> Farrell (1997) aponta a existência dos seguintes modelos de análise do processo de aquisição de equipamento militar: o modelo de ação-reação (que enfatiza o aspecto estratégico internacional), o processo doméstico (considerações de política interna dominam, sejam de políticas burocráticas, peso do congresso/presidente, questões econômicas e financeiras, etc), o imperativo tecnológico (desenvolvimento tecnológico é o elemento imperativo) e finalmente abordagens que mesclam aspectos dos modelos já apontados. Sorenson (2009), por sua vez, sugere como modelos o paradigma de defesa nacional (ênfase no âmbito estratégico/internacional), o de políticas burocráticas (que ressalta a busca pela manutenção de padrões das organizações estatais); o fator das relações civil-militares (enfatiza a questão de quem detém o poder para fazer decisões); o paradigma das políticas do congresso (interesses políticos e sobretudo paroquiais dos representantes políticos dominam o processo) e, por fim, a ideia de complexo industrial-militar (tanto militares como setores industriais e políticos têm interesse e cooperaram para aumentar os recursos destinados para defesa por razões econômicas, políticas e estratégicas).

<sup>3</sup> Segundo Till (2013), muitos dos estímulos para inovação tendem a vir externamente, mas há aqueles intrínsecos às marinhas: educação naval, manutenção de contatos com setores responsáveis pelo desenvolvimento tecnológico (indústria, cientistas, etc), abertura à diferentes opções tecnológicas, liderança forte e contínua, instituições capazes de se adaptar à novas circunstâncias, capacidade de apreender com a experiência, boas relações com demais forças militares, manter suas premissas sob constante revisão, manter um marketing efetivo e saber lidar adequadamente com o inesperado.

<sup>4</sup> As principais aquisições da Marinha nos anos posteriores da Revolta da Armada foram dois encouraçados “guarda-costas” da classe Deodoro, de fabricação francesa, um cruzador protegido de origem britânica, o Barroso, bem como três cruzadores-torpedeiros alemães da classe Tupy (WALDMANN JÚNIOR, 2018).

<sup>5</sup> Algumas características dos principais navios do programa de 1904 foram alteradas ainda por Noronha nos anos seguintes. Inicialmente, os encouraçados previstos teriam 13,5 mil toneladas e teria a artilharia secundária de 7,5 polegadas, enquanto os cruzadores-couraçados teriam canhões similares como seu armamento principal. Relatório do Ministério da Marinha, 1904.

<sup>6</sup> A Argentina vivenciou um período de grande expansão naval na última década do século XIX, motivada pelas tensões territoriais com Chile pela Patagônia. Neste período, as principais aquisições foram quatro cruzadores-couraçados classe Garibaldi, três cruzadores protegidos (Buenos Aires, 9 de Julio e 25 de Mayo) e dois encouraçados “guarda-costas” classe Libertad (SCHEINA, 1988; WALDMANN JÚNIOR, 2018).

<sup>7</sup> Nas discussões no congresso, chegou-se a ventilar uma proposta extraoficial com unidades de dimensões menores (ALSINA JÚNIOR, 2015). Esse programa consistia nos planos apresentados pelo chefe do Estado Maior da Armada, almirante João Justino Proença, que defendia a aquisição de dois ou três encouraçados de 8 mil toneladas, número idêntico de cruzadores de 3,5-4 mil toneladas, dez a quinze torpedeiras e alguns submarinos da classe Holland. Relatório do Ministério da Marinha, 1903. Anexo: Relatório do chefe do Estado Maior General da Armada, 1903.

<sup>8</sup> Posteriormente, Alexandrino apresentou mais detalhes sobre o navio-mineiro e submarinos previstos: o primeiro teria cerca de 1,5 mil toneladas enquanto as demais embarcações seriam de 330 toneladas. Relatório do Ministério da Marinha, 1909.

<sup>9</sup> Como ressalta Martins Filho (2010), os estaleiros britânicos tinham grande interesse em assegurar a mudança do programa naval brasileiro para conseguir fabricar os primeiros dreadnoughts para exportação do mundo, o que lhes garantiriam uma vantagem comercial considerável sobre seus concorrentes.

<sup>10</sup> Nos anos seguintes, a Argentina adquiriu dois encouraçados da classe Rivadavia, de 27,9 mil toneladas e canhões de 12 polegadas, enquanto o Chile encomendou dois colossos da classe Almirante Latorre, com 28,6 mil toneladas e canhões de 14 polegadas (SCHEINA, 1988; WALDMANN JÚNIOR, 2018).

<sup>11</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1911, p. 24.

<sup>12</sup> É interessante notar que a aquisição dos monitores foi feita justamente num momento em que o governo Hermes da Fonseca discutia a transferência de toda estrutura de defesas fluviais para o Exército, uma medida que a Marinha se opôs justificando que havia investido um valor considerável nas flotilhas. Além disso, cabe ressaltar que a marinha argentina tinha recentemente fortalecido suas forças fluviais com a aquisição de duas canhoneiras (WALDMANN JÚNIOR, 2018).

<sup>13</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1914, p. 44-45.

<sup>14</sup> Os quatorze canhões de doze polegadas do Rio de Janeiro garantiam um poder de fogo superior à quase todos os encouraçados existentes naquele momento, possivelmente superior mesmo aos encouraçados argentinos (classe Rivadavia) então em construção. O argumento usado de que o navio era incompatível taticamente com os demais Minas Geraes também foi questionado pela imprensa especializada britânica (WALDMANN JÚNIOR, 2018; SCHEINA, 1988).

<sup>15</sup> Em seu relatório, Alexandrino apontou que os monitores tinham calado e comprimento



grandes que tornavam os navios pouco úteis em suas funções fluviais. No que se refere aos submarinos, sugeriu que eram pequenos demais e com baixa autonomia, ainda que reconhecesse que eram um tanto úteis para a defesa nacional. Relatório do Ministério da Marinha, 1915.

<sup>16</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1919.

<sup>17</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1916.

<sup>18</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1918. É bastante interessante a adição dos cruzadores-couraçados nesta lista do ministro, já que nos debates ocorridos na época da mudança do programa de 1904 o próprio Alexandrino apontava que este tipo de navio era já obsoleto.

<sup>19</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1919.

<sup>20</sup> Capt. C. H. Woodward to Office of Naval Intelligence, 21-7-1920. Arquivo Ana Lagôa (AAL).

<sup>21</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1920, p. 31.

<sup>22</sup> De acordo com Scheina (1988), o navio foi oferecido para a Marinha por um milhão de libras.

<sup>23</sup> Capt. C. H. Woodward to Office of Naval Intelligence, 21-7-1920. AAL.

<sup>24</sup> A. C. Burlamaqui to Oswyn Murray, 5-1-1922. The National Archives (TNA). Admiralty (ADM) 1/8617/226.

<sup>25</sup> Washington Delegation, 26-1-1922. TNA. ADM 1/8617/226.

<sup>26</sup> Originalmente o contratorpedeiro britânico Porpoise, o navio foi adquirido sem armamento por uma companhia de navegação mercante brasileira em 1920 com o propósito de estudar o seu maquinário que queimava óleo (MARTINS, 1985b). Na visão de um oficial norte-americano no Brasil, a embarcação chegou ao país como uma tentativa de seu fabricante, o estaleiro Thornycroft, em conseguir negócios com a Marinha, particularmente no fornecimento de unidades similares (Capt. C. H. Woodward to Office of Naval Intelligence, 13-11-1920. AAL). Nesta mesma época a empresa tentou vender dois outros navios da mesma classe para o Brasil (Memorandum: Foreign powers desirous of purchasing war vessels, 31-1-1922. TNA. ADM 1/8617/226).

<sup>27</sup> Em 1937, por exemplo, a missão naval americana apontava a necessidade da Marinha em estabelecer a Política Naval do Brasil (grifo nosso). Relatório Anual da Missão Naval correspondente ao ano de 1937, Arquivo da Marinha (AM), gav. 666, doc. 2249.

<sup>28</sup> Esta foi a primeira vez que um navio aeródromo foi incluído num programa naval. Segundo Scheina (1988), no final de 1922 houve alguns estudos preliminares sobre a possibilidade de conversão de dois mercantes em porta-aviões. Para Vidigal (1985), a inclusão deste tipo de embarcação parece um tanto aleatória, já que a maioria da oficialidade brasileira parecia não se interessar por este navio.

<sup>29</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1923.

<sup>30</sup> No final de 1923, Burlamaqui propôs um programa de aquisições num período de dez anos, que renovasse completamente a esquadra, passando a ser constituída por quatro encouraçados de 35 mil toneladas, oito cruzadores, dezesseis contratorpedeiros e vinte e quatro submarinos, divididos em dois grupos de doze unidades oceânicas e costeiras (WALDMANN JÚNIOR, 2018). Em 1924, a pedido de Alexandrino, a missão naval preparou planos para uma força de 70 mil toneladas em encouraçados, 60 mil toneladas em cruzadores, 15 mil em contratorpedeiros e 6 mil em submarinos. The Secretary of State to the Chargé in Brazil, 26-6-1924 (Doc. 271). Foreign Relations of the United States (FRUS), 1924, vol. 1.

<sup>31</sup> Em 1924, o programa proposto por Alexandrino consistia num cruzador de 10 mil toneladas, cinco contratorpedeiros médios e cinco submarinos também médios (Relatório do Ministério da Marinha, 1924). No ano seguinte, a proposta era um pouco maior: três cruzadores, quinze contratorpedeiros e quinze submarinos com os mesmos tamanhos (Relatório do Ministério da Marinha).

<sup>32</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1926.

<sup>33</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1930, p. 15-16.

<sup>34</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1927, p. 25-26.

<sup>35</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1928. Não obstante, houve o flerte com a possibilidade de adquirir navios de dimensões maiores. Segundo Scheina (1988), em 1927 houve o pedido, via missão naval, do desenho de encouraçados de 15 mil toneladas e canhões de 16 polegadas. No ano seguinte, a proposta foi revisada e constava numa unidade de 20 mil toneladas.

<sup>36</sup> Durante a década de 1920 a Argentina aprovou um ambicioso programa naval que resultou na aquisição de dois cruzadores pesados (classe 25 de Mayo), cinco contratorpedeiros (classes Mendoza e Cervantes) e três submarinos (classe Santa Fe) (SCHEINA, 1988; WALDMANN JÚNIOR, 2018).

<sup>37</sup> Relatório anual da Divisão de Planos do Estado Maior da Armada, 1931, p. 32. AM.

<sup>38</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1930.

<sup>39</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1932.

<sup>40</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1932.

<sup>41</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1934. A principal diferença entre os dois programas foi a unificação dos modelos de submarinos, que seriam encomendadas seis unidades idênticas de 900 toneladas.

<sup>42</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1935.

<sup>43</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1934.

<sup>44</sup> Citado em Waldmann Júnior, 2014, p. 73-74.

<sup>45</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1940.

<sup>46</sup> President Roosevelt to President Vargas, 6-7-1936 (Doc. 276). FRUS, 1936, vol. 5. Em 1931 houve também um pedido brasileiro por cruzadores, recusado na época por causa da recente assinatura do Tratado Naval de Londres. Memorandum by the Assistant Secretary of State, 1-12-1931 (Doc. 753). FRUS, 1931, vol. 1.

<sup>47</sup> O acordo era pelo Tarbell, Yarnall, Upshur, Greer, Brackinridge e Brakeley (Relatório do Ministério da Marinha, 1942). O negócio acabou abandonado após fortes protestos da Argentina e de setores isolacionistas no Congresso norte-americano, contribuindo para aprofundar a crise doméstica brasileira e representando um duro revés para os esforços de Washington com o Brasil (McCANN, 1995; 2009).

<sup>48</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1937.

<sup>49</sup> A missão naval foi dispensada em 1931, como retaliação ao apoio dos Estados Unidos ao governo Washington Luís. Desde 1933 o ministro Protógenes tinha autorizado a vinda de novos instrutores norte-americanos e no final de 1935 ela foi recontratada (SCHEINA, 1988).

<sup>50</sup> Frequentemente os documentos e autores da Marinha tendem a identificar o navio como tipo Cassin, porém cabe observar que a embarcação pertencia à classe Mahan. Os navios brasileiros, segundo Scheina (1988) eram variáveis desse modelo com uma quantidade menor de armamentos.

<sup>51</sup> Relatório Anual da Missão Naval correspondente ao ano de 1937. AM, gav. 666, doc. 2249.

<sup>52</sup> O integralismo teve considerável influência na corporação naquela década (MARTINS, 1985c). Pouco após a insurreição em 1938, liderada por fuzileiros navais (McCANN, 1995), Vargas decidiu manter a execução do programa naval, porém reduziu ao máximo o combustível e munição disponíveis para a esquadra até 1942 (Research Memorandum: The Armed Forces and Police in Brazil. U.S. Department of State, 1969. AAL).

<sup>53</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1940.

<sup>54</sup> No final da década de 1930 a Argentina adquiriu sete contratorpedeiros (classe Buenos Aires) e um cruzador, o La Argentina, em estaleiros britânicos. Com estas aquisições, o país pode estabelecer uma considerável supremacia naval sobre a América do Sul, praticamente uma política de two-power standard com seus principais rivais, o Brasil e o Chile (SCHEINA, 1988).

<sup>55</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1940. Os navios eram baseados na classe britânica H (SCHEINA, 1988).

<sup>56</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1940.

<sup>57</sup> Sir. H. Gurney to Mr. Balfour, 21-8-1939. TNA, Foreign Office (FO), 371/22722.

<sup>58</sup> Brazilian Ambassador (Regis de Oliveira) to Foreign Office, 5-9-1939. TNA, FO, 371/22722.

<sup>59</sup> Em 1939, a missão naval norte-americana sugeriu a construção de seis contratorpedeiros e três submarinos em estaleiros particulares no Brasil, além de três contratorpedeiros (ou submarinos) ou um cruzador no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (WALDMANN JÚNIOR, 2014).

Depois do fracasso nas negociações por submarinos com a empresa norte-americana Electric Boat e com estaleiros holandeses, a Marinha buscou, sem sucesso, utilizar os planos dos submarinos Tupy ou através de contatos nos Estados Unidos que fornecessem o projeto e materiais para fabricação de unidades de 800 toneladas. Relatório do Ministério da Marinha, 1942.

<sup>60</sup> Entre as principais mudanças, podemos destacar que os contratorpedeiros classe Pará ainda em operação e os cruzadores Bahia receberam calhas de lançamento de bombas de profundidade. Os navios-mineiros Carioca, por sua vez, foram transformados em corvetas antissubmarino (GAMA e MARTINS, 1985; GAMA, 1982b).

<sup>61</sup> O objetivo da Royal Navy era produzir, no estrangeiro, navios que seriam capazes de serem convertidos rapidamente em escoltas antissubmarino, vistos como essenciais naquele momento da guerra; houve discussões sobre a realização de novas encomendas em estaleiros brasileiros, mas o negócio acabou deixado de lado diante das dificuldades da indústria naval do país em obter os materiais necessários (Minutes: Future Building in Brazil and other South American countries. D.N.C., 3-12-1941. TNA, ADM, 1/11683). Pouco tempo antes, em outubro, houve discussões sobre a possibilidade de adquirirem os contratorpedeiros Marcílio Dias e os navios-mineiros Carioca através do apoio financeiro norte-americano via lend-lease ou numa troca por aviões britânicos (Treasure to Admiralty, 18-10-1941. TNA, FO, 371/25818).

<sup>62</sup> Relatório do Ministério da Marinha, 1945.

<sup>63</sup> Relatório do Estado Maior da Armada, 1945. Gav. 599, Doc. 1590, AM. As aquisições previstas por esse plano eram um pouco distintas, pois estabeleciam a incorporação de três contratorpedeiros condutores de flotilha, doze similares ao Marcílio Dias, dois modelos de escolta, nove submarinos de cerca de mil toneladas e seis navios-mineiros, além dos encouraçados, porta-aviões, cruzadores e lanchas torpedeiras.

<sup>64</sup> The Ambassador in Brazil to the Secretary of State, 26-7-1945 (Doc. 465). FRUS, 1945, vol. 9. Citado em Alves, 2005.