

## **A MARINHA E A ALIANÇA BRASIL-ESTADOS UNIDOS NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL**

LUDOLF WALDMANN JÚNIOR<sup>1</sup>

Logo após a Segunda Guerra Mundial a Marinha do Brasil e a *US Navy* tinham relações muito amistosas. A proximidade era tão grande que Martins Filho (2005, p.103) lembra que as relações entre as duas forças – assim como em termos mais amplos, entre os militares – dos dois países eram suficientemente fortes para alarmar o Departamento de Estado quanto ao risco do surgimento de uma potência militar regional que atrapalhasse seus planos para a América Latina. Alves (2005), por sua vez, lembra que o “americanismo” foi uma característica fundamental do poder naval brasileiro nos primeiros anos da Guerra Fria.

Essa proximidade entre as duas forças navais teve raízes algumas décadas antes – especialmente com a chegada da missão naval americana – mas ganhou maiores dimensões a partir do processo e consolidação do alinhamento brasileiro aos Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial. Neste sentido, desejamos entender qual foi o papel da Marinha durante este processo, especialmente considerando a divisão entre esferas pró-Eixo e pró-Aliados no governo Vargas e a problemática, fundamental para o entendimento da construção da aliança Brasil-Estados Unidos, do reequipamento para as Forças Armadas.

### **A Marinha da década de 1930**

No início da década de 1930 a Marinha não se encontrava nas melhores condições. Com uma esquadra dolorosamente obsoleta e em péssimo estado, a Marinha vivia em esperança de dias melhores. O núcleo da esquadra era composto por navios adquiridos antes da Primeira Guerra Mundial, a famosa Esquadra Branca, centrada nos encouraçados dreadnought classe *Minas Geraes*,<sup>2</sup> os cruzadores classe *Bahia* e os contratorpedeiros classe *Pará*. Também faziam parte da frota brasileira o cruzador *Barroso* e o encouraçado pré-dreadnought *Floriano*, então verdadeiras relíquias datadas do século XIX, o contratorpedeiro *Maranhão*, construído também antes da Grande Guerra e os submarinos classe *F*, adquiridos

---

<sup>1</sup> Doutorando em Ciência Política pela Universidade Federal de São Carlos. Bolsista da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

<sup>2</sup> Os nomes dos navios variaram de acordo com as reformas ortográficas ocorridas. Para este artigo, decidimos manter os nomes originais.



em 1914, além da única unidade moderna de toda frota, o submarino *Humaytá*, que foi incorporado em 1929 (MARTINS et al, 1985, p.100-105).

Quase todas as unidades também estavam em péssimas condições. Um bom exemplo disso, pode ser observado na situação dos contratorpedeiros da classe *Pará*. Enquanto o próprio Ministro da Marinha reconhecia em seu *Relatório* (1932, p. 18) que os contratorpedeiros mal podiam navegar distantes da costa devido ao seu estado, o Estado Maior da Armada sugeriu aos comandantes destes navios para evitarem fazer disparos com canhões maiores sob riscos estruturais às embarcações (HILTON, 1977b p. 185-186). A situação tornava-se ainda mais alarmante quando considerava-se o poder naval da tradicional rival, a Argentina, superava em muito o brasileiro (SCHEINA, 1988, p. 143). Estas situações apontavam para a necessidade imediata de renovação material.

Politicamente, a Marinha encontrava-se dividida. Desde a Proclamação da República (1889) e especialmente após a Revolta da Armada (1893-1894) a Marinha perdia espaço e prestígio político. Foi uma instituição chave na política externa do Barão de Rio Branco (1902-1912), quando foi modernizada com uma poderosa esquadra, porém logo caiu em desconfiança novamente por ocasião da Revolta da Armada (1910). Nos momentos finais da Primeira República, a Marinha manteve-se largamente governista: durante as revoltas tenentistas foi foco de algumas rebeliões, porém durante a Revolução de 1930 majoritariamente combateu as forças de Vargas (VIDIGAL, 1985 p. 50-54, 59-62; MARTINS et al, 1985 p. 121-133).

A despeito da oposição à Revolução de 1930, a Marinha manteve sua posição governista nas rebeliões do início da Era Vargas. Em 1932, apesar da existência de oficiais simpáticos à rebelião paulista, a Marinha combateu a Revolução Constitucionalista e praticamente não participou da Intentona Comunista de 1935 (MARTINS et al, 1985 p. 136-141). Apesar de não envolvida nestas rebeliões, não significava que a Marinha tinha lealdade automática ao governo de Vargas. Existiam muitos oficiais com ligação ao movimento integralista, além de elementos tenentistas e outros que ainda estavam ligados com o regime anterior. Assim, Vargas necessitava garantir a fidelidade de seus almirantes com seu regime, algo que poderia ser garantido caso atendesse às demandas de renovação naval. Observadores estrangeiros já percebiam isso: enquanto um estadunidense afirmou que o governo precisaria alocar recursos para a renovação da Marinha, correndo risco de que oficiais “com mentalidade política” à se colocarem 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).

As necessidades materiais da Marinha e o desejo de Vargas em conseguir o apoio naval ao seu regime levaram à aprovação de um programa de renovação naval em 1932, que estabelecia a necessidade de aquisição de cruzadores, contratorpedeiros e submarinos (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1932, p. 19). Esse programa, revisado durante os anos seguintes, norteou toda a modernização da esquadra na década de 1930.<sup>3</sup>

A divisão em torno das opções políticas internas não era a única existente. O pessoal da Marinha também dividia-se quanto aos modelos de organização naval e preferência de fornecedor de navios de guerra. Tradicionalmente, existia uma grande influência britânica, cuja marinha, a mais poderosa da época, era modelo para as congêneres latino-americanas. No caso brasileiro, a influência britânica sobre o material bélico naval era muito clara: de todos os navios significativos, que foram citados acima, apenas os submarinos – que tinham origem italiana – e o *Floriano* – fabricado na França – não foram construídos no Reino Unido (VIDIGAL, 1985, p. 54, 59-60, 64, 66, 74).

Rivalizando com os britânicos, havia uma crescente influência dos Estados Unidos, que, ao final da década de 1930, já substituiria os europeus na posição de principal influência sobre a força naval. Boa parte da razão desta mudança é devido à Missão Naval Americana, que chegou ao Brasil em 1922. Dada a importância dela na construção de uma posição pró-Estados Unidos na Marinha, vamos buscar entendê-la em maior detalhe.

### **A Missão Naval Americana**

Quando a Esquadra Branca chegou ao país, a partir de 1910, a Marinha encontrou-se num paradoxo. Ao mesmo tempo em que tinha, naquele momento, navios com tecnologia de ponta, tinha oficiais e marinheiros com baixíssima capacitação técnica (MARTINS et al, 1985, p. 213).<sup>4</sup> Neste sentido, a diplomacia britânica da época já previa que, assim que os técnicos britânicos que vieram com os navios voltassem ao seu país, os brasileiros não conseguiriam operar adequadamente os complexos equipamentos dos novos navios e que as máquinas ficariam rapidamente em péssimo estado (MARTINS FILHO, 2010, p. 174).

---

<sup>3</sup> Houve pequenas modificações, consistindo principalmente num pequeno aumento do número de navios a serem adquiridos, que foram apresentadas nos relatórios ministeriais de 1934 (p.14) e 1940 (p.19).

<sup>4</sup> Para entender mais essa contradição, ver Martins Filho (2010, p. 167-195).

Pouco tempo depois os almirantes brasileiros já passaram a considerar a contratação de oficiais estrangeiros para auxiliar a Marinha, especialmente na capacitação técnica de seu pessoal. Com a criação da Escola Naval de Guerra, em 1914, contratou-se um instrutor estadunidense, o capitão-de-fragata Philips William. Esta ação foi marcada o início nas relações militares Brasil-Estados Unidos (VIDIGAL, 1985, p. 75; MARTINS et al, 1985, p. 214; DAVIS, 1996 p. 1).

Quando o Brasil entrou na Primeira Guerra Mundial, em 1917, recebeu oficiais britânicos e estadunidenses para auxiliar a preparação naval para o confronto. Ainda assim, o país teve enormes dificuldades em enviar a sua Divisão Naval em Operações de Guerra, que somente chegou ao destino, Gibraltar, alguns dias antes do armistício (SCHEINA, 1988, p. 92-97). A participação no conflito expôs as péssimas condições e o estado obsoleto dos navios da Marinha. A necessidade de modernizar, tanto material como institucionalmente, tornaram-se claras.

A Marinha então dividiu-se. Alguns oficiais tinham preferência pelos britânicos, tradicionais fornecedores e modelo para a força naval brasileira, enquanto outros viam com bons olhos os Estados Unidos, que deram grande apoio ao país durante o conflito mundial. A questão ganhou peso principalmente porque envolvia a escolha do país que modernizaria os encouraçados *Minas Geraes*. Ao final de 1918, o grupo pró-Estados Unidos prevaleceu e os encouraçados foram enviados para Nova Iorque, onde foram modernizados em 1919-1920 (SCHEINA, 1988, p. 96-97).

A modernização dos encouraçados foi acompanhada do estágio de vários jovens oficiais nos Estados Unidos, cuja maioria se especializou em artilharia. Esses oficiais voltaram ao país – onde seriam conhecidos como arquiduques – desejando promover mudanças na Marinha, de maneira a atualizá-la e constituíam um importante núcleo pró-Estados Unidos. Entretanto, a influência dos arquiduques ficou reduzida por não estarem presentes nas principais esferas hierárquicas, mas ainda assim promoviam o ímpeto de necessidade de modernização que se construía na Marinha (VIDIGAL, 1985, p.75-76; MARTINS et al, 1985, p. 212-213).

O ímpeto modernizador não estava presente apenas na Marinha, mas também no Exército. Em 1920, esta última força militar contratou uma missão francesa para modernizar-se. A ideia de contratar uma missão logo chegou à Marinha, que dividida em facções pró-Grã



Bretanha e pró-Estados Unidos também quanto à qual país forneceria a missão. Outras razões que apontavam para a contratação da missão era o apoio do presidente Epiácio Pessoa, que via na contratação de uma missão uma oportunidade de melhorar as relações com um dos dois países e a posição de neutralidade do ministro da Marinha – um dos poucos civis a ocuparem este posto na história republicana brasileira – Veiga Miranda. A presença de oficiais estadunidenses na Escola Naval e dos oficiais que estagiaram naquele país – os arquiducos – e a recém-modernização dos encouraçados nos Estados Unidos acabaram pesando e logo decidiu por este país. A Missão Naval Americana chegou ao Brasil em 1922, nos últimos dias do governo Pessoa (VIDIGAL, 1985, p. 75; SCHEINA, 1988, p. 134-135; MELLO, 1994, p. 99).

A Missão Americana foi recebida com certa desconfiança pelos almirantes e oficiais mais velhos. Segundo Mello (1994, p. 100), uma alta autoridade naval chegou a afirmar que a chegada da Missão era “um desprestígio para os almirantes”. As tensões prosseguiram com o início das atividades da Missão Americana, inclusive com desentendimentos entre o ministro almirante Alexandrino Alencar; o chefe da Missão chegou a reclamar que não o consultavam sobre questões que deveria ajudar (MELLO, 1994, p. 100-101).

A despeito que Mello (1994, p. 101) afirme que a Missão acabou perdendo sua importância e força após os choques com as autoridades navais da gestão Alexandrino, a realidade é que ela acabou influenciando os rumos da modernização da Marinha, especialmente na Escola Naval, nos exercícios navais e na rotina dos vasos de guerra, além de pequenas mudanças na organização da força (MARTINS et al, 1985, p. 214). Em 1924, chegaram a sugerir e apoiar um programa decenal de rearmamento naval, que previa que a esquadra estivesse equipada com 70 mil toneladas em encouraçados e 60 mil toneladas em cruzadores. A construção destes navios, que ocorreria nos Estados Unidos e teria custos altíssimos, acabou criando atritos com o Departamento de Estado, que ficou alarmado com a possibilidade de que este plano, se fosse colocado em prática, atrapalharia os planos dos Estados Unidos na região (SCHEINA, 1988, p. 135-136).

A Missão Americana continuou em atividade até 1930. Neste ano, em virtude do apoio dos Estados Unidos ao governo de Washington Luís e recusa em vender armamento aos rebeldes levaram ao Governo Provisório de Vargas a não renovar o contrato da Missão, que encerrou suas atividades ainda em novembro daquele ano (CERVO & BUENO, 2008, p. 233).

O afastamento da Marinha em relação aos Estados Unidos durou pouco. Em 1931, o Brasil buscou, sem sucesso, adquirir dois cruzadores naquele país (SCHEINA, 1988, p. 137; SEITENFUS, 2003, p. 51). Em 1933 chegaram dois oficiais estadunidenses para servirem de instrutores na Escola Naval; com a aprovação dos recursos para a modernização da Marinha, o ministro almirante Protógenes Guimarães recontratou a Missão Naval Americana em 1935 (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1935, p. 9-10).

### **A rivalidade Alemanha – Estados Unidos no Brasil**

No mesmo ano que a Missão Naval Americana retornava ao Brasil, o país assinou acordos com a Alemanha sobre a premissa do comércio de compensação e com os Estados Unidos em termos mais liberais (ALVES, 2002, p. 57). Esses acordos marcariam o começo de uma disputa de influência sobre o Brasil que só terminariam por ocasião do alinhamento do Brasil aos Estados Unidos já durante a Segunda Guerra Mundial.

Um ponto essencial dentro da disputa comercial entre a Alemanha e os Estados Unidos era a questão do fornecimento de armamentos ao Brasil. Apesar da existência da Política de Boa Vizinhança dos Estados Unidos, a aquisição de armas naquele país não apresentava grandes vantagens aos brasileiros, pois deveria ser realizada pelos meios tradicionais das regras do comércio exterior, que teriam que ser pagos com as escassas divisas que o país tinha. Além disso, apesar de que alguns documentos brasileiros militares e presidenciais repetidamente apontarem os Estados Unidos como fonte lógica de armamentos, esse país ainda estava em fase inicial de seu processo de rearmamento e apresentava sérios entraves legislativos internos para o fornecimento de material bélico a países estrangeiros (McCANN, 1995, p. 94; ALVES, 2002, p. 79).

De outro lado, o comércio de compensação apresentava a óbvia vantagem aos brasileiros de possibilitar o pagamento de com produtos primários. A Marinha logo se interessou pela possibilidade de adquirir navios de guerra desta forma, e ainda em 1934 passou a buscar acordos bilaterais dessa natureza. A Itália rapidamente se interessou pelo projeto. O país era um tradicional fornecedor de submarinos para o Brasil, que desejava tanto este tipo de navio como possivelmente contratorpedeiros – já que a Marinha, então, não fazia questão de que estes navios fossem adquiridos no outro tradicional país vendedor, a Grã Bretanha (HILTON, 1977b, p. 190).

Tanto Alemanha como Estados Unidos também se interessaram pelo projeto naval brasileiro. As autoridades alemãs, em 1936, prometeram ao Brasil fornecer qualquer quantidade de material bélico, terrestre, aéreo e naval (HILTON, 1977a, p. 76). Entretanto, a Marinha não parecia muito receptiva pelo material naval alemão. O ministro da Fazenda, Artur de Souza Costa, que liderava as negociações com os alemães, disse que nem ele, nem os líderes militares, se interessavam pelos navios germânicos, mas sim pelos canhões (HILTON, 1977b, p. 200).

Se os navios de guerra alemães não interessavam à Marinha, os estadunidenses interessavam. Ainda em 1934, Vargas, alarmado com os acontecimentos na Guerra do Chaco (1932-1935) – no qual aconteceram incidentes com o Brasil (HILTON, 1977a, p.67) – pediu para que seu embaixador recém-nomeado dos Estados Unidos, Oswaldo Aranha, consultasse aquele país sobre as possibilidades do Brasil adquirir alguns cruzadores, submarinos e canhoneiras para a defesa fluvial. Roosevelt, por sua vez, pediu que Vargas nada fizesse em relação à frota antes de consultá-lo, pois decidira que faria de tudo para que as unidades desejadas pelo Brasil fossem construídas nos Estados Unidos, em condições melhores e mais vantajosas (McCANN, 2009, p. 442-443).

Roosevelt era um famoso entusiasta do poder naval. Bastante influenciado pelas ideias do famoso teórico naval Alfred Thayer Mahan, escreveu trabalhos sobre história naval e era aficionado por encouraçados, tendo exercido funções administrativas na *US Navy* antes de tornar-se presidente. Durante seu governo, buscou incentivar a construção naval estadunidense através do *National Industrial Recovery Act*, que tinha estreitas relações com o *New Deal* (McBRIDE, 2000, p. 164-167). Neste sentido, para Roosevelt a questão da construção dos navios brasileiros era importante, até mesmo para servir de estímulo para a recuperação econômica dos estaleiros estadunidenses.

Entretanto Roosevelt estava de mãos atadas. Apesar de fazer promessas aos brasileiros, ele não estava autorizado a fazer vendas de vasos de guerra por uma série de entraves legislativos e acordos internacionais de limitação de armamentos navais. Isso ficou claro aos brasileiros quando tentaram adquirir cruzadores e outros navios nos Estados Unidos em 1936, em vão (SCHEINA, 1988, p. 137).

Sem conseguir os navios no exterior, a Marinha passou a considerar a fabricação de seus necessários navios em território nacional. Desde 1934 se considerava a possibilidade de

produzir alguns contratorpedeiros no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, no Rio de Janeiro, que então ainda estava em construção (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1934, p. 34). Os Estados Unidos viram nessa empreitada uma boa possibilidade de fornecer “indiretamente” os armamentos desejados na Marinha, através do auxílio à construção naval no Brasil, e apoiaram esse empreendimento inclusive durante a Segunda Guerra Mundial (WALDMANN JÚNIOR, 2014, p. 79-80).

Quando o Arsenal da Ilha de Cobras ficou praticamente concluído – com auxílio técnico da Missão Naval Americana – a Marinha iniciou a construção, em 1936, de um pequeno monitor fluvial, o *Parnahyba*. Essa era a primeira empreitada do tipo no Brasil em mais de trinta anos e seria seguida pela construção de vários navios-mineiros. Além disso, foi autorizada a construção de três contratorpedeiros no mesmo local, da classe *Marcílio Dias*, cujos planos de construção – do contratorpedeiro *Mahan*<sup>5</sup> – foram cedidos por intermédio da Missão Naval Americana (BITTENCOURT, 2005, p. 172-179; MINISTÉRIO DA MARINHA, 1942, p.21; VIDIGAL, 1985, p. 81). Grande parte do material necessário para a construção destes navios foi adquirida nos Estados Unidos (McCANN, 1995, p. 151).

Ainda que a construção de novos navios em solo nacional fosse importante para suprir a Marinha de seus necessários navios, as necessidades navais brasileiras exigiam embarcações em número e complexas demais para a produção no país naquele momento. A partir dos acordos com a Itália na base do comércio de compensação, o Brasil comprou três submarinos da classe *Perla*, nomeados *Tupy* no país. Para fechar o negócio, Roma concordou que o valor fosse pago em 60% de algodão e 40% em outros produtos agrícolas (HILTON, 1977a, p. 70).

Havia também o problema do treinamento de pessoal para operar esses novos navios, uma vez que grande parte das embarcações brasileiras estavam obsoletas e em péssimo estado. Para remediar, os Estados Unidos ofereceram ao país seis contratorpedeiros usados, em agosto de 1937. Apesar dos dois países acertarem todos os detalhes, os Estados Unidos recuaram. A decisão foi tomada após oposição da Argentina e Grã Bretanha, além de grupos pacifistas no país. A Argentina se opunha firmemente ao que via como interferência dos Estados Unidos no equilíbrio naval sul-americano favorável aos platinos, enquanto os britânicos temiam que a chegada de navios estadunidenses afetaria suas chances de vender

---

<sup>5</sup> Alguns documentos e autores brasileiros apontam que os planos de construção eram do tipo *Cassin*. Entretanto, é necessário firmar que o USS *Cassin* era um contratorpedeiro da classe *Mahan*, uma das predecessoras da famosa classe *Fletcher*. Segundo Scheina (1988:327), os navios brasileiros eram variáveis dos *Mahans* com menos armamento



embarcações militares ao Brasil. A decisão estadunidense provocou grande irritação nos militares brasileiros, que incitou-os a buscar parceiros mais comprometidos com a modernização das Forças Armadas (SCHEINA, 1988, p. 137; SEITENFUS, 2003, p. 57-58; HILTON, 1977b, p. 80).

### **O Estado Novo**

Pouco tempo do fracasso das negociações para a transferência dos contratorpedeiros estadunidenses, a crise política brasileira se agravou, culminando num golpe de Estado em novembro que implantou o Estado Novo. O Estado Novo representou o ápice da aliança entre Vargas e os militares, onde as Forças Armadas passaram a ocupar o espaço deixado pela crise oligárquica, tornando-se um ator político fundamental. Vargas fez delas sua base de sustentação contra o retorno das oligarquias, enquanto realizava as reformas que via como necessárias para seu projeto de modernização conservadora (CARVALHO, 1999, p. 55-56).

Assim, a questão dos armamentos ganhava maior peso, uma vez que era a principal demanda militar. A questão da siderurgia, tema caro a Vargas, e a busca de armamentos tornam-se então as prioridades da política externa do país (ALVES, 2002, p. 103). Com o cenário internacional cada vez mais nebuloso, começaram a surgir os blocos de aliança que se defrontariam com o início da Segunda Guerra Mundial. Essa polarização significaria um acirramento da rivalidade entre Alemanha e Estados Unidos pela posição brasileira. Seitenfus (2003, p. 151) afirma que, se até então a rivalidade tinha contornos mais comerciais, a partir desse momento tomou uma coloração mais ideológica e política.

Vargas, por sua vez, passou agir cada vez mais de modo ambíguo, buscando obter o máximo de vantagens que podia na disputa pela posição no Brasil (ALVES, 2002, p. 103). Para Cervo e Bueno (2008, p. 250), a ambiguidade dava-se também pela divisão da cúpula do governo Vargas. Neste sentido, Oswaldo Aranha era visto como mais pró-Estados Unidos, enquanto os militares assumiam posição mais favorável à neutralidade. A posição dos militares devia-se muito pela questão dos armamentos, pois desconfiavam que os Estados Unidos não teriam condições de fornecê-las, enquanto o Eixo mostrava-se mais sensível às suas demandas.

Considerando que existia uma divisão na cúpula do regime, qual era a posição majoritária da Marinha? Como vimos, a Marinha estava politicamente dividida durante a década de 1930. No final da década, existia um grande grupo integralista, ao mesmo tempo



que muitos oficiais tomavam posição pró-Estados Unidos devido ao auxílio prestado pela Missão Naval Americana.

A Ação Integralista Brasileira foi fundada em 1932 por Plínio Salgado, buscando construir um movimento nacionalista com influências do movimento fascista europeu (TRINDADE, 1979, p. 244-245). O movimento acabou ganhando muitos adeptos nas Forças Armadas, especialmente na Marinha.

Plínio Salgado declararia em 1946, com certo exagero, que 80% do pessoal da Marinha era integralista. Fontes mais confiáveis atestavam a influência integralista na força naval: enquanto a embaixada estadunidense em 1937 afirmava que metade da oficialidade da Marinha era integralista, o almirante Harold Hasselman dizia que a maioria da força naval, se não integralista, era simpatizante do movimento. De qualquer maneira, testemunhas afirmavam que centenas de marinheiros costumavam participar dos comícios integralistas e dois almirantes faziam parte do supremo comando dos integralistas, de um total de quarenta integrantes. (HILTON, 1977a, p. 38; TRINDADE, 1979, p. 131).

A influência integralista parece ter crescido na Marinha após a tentativa comunista de 1935, devido ao profundo anticomunismo que marcava o pensamento político integralista. Neste sentido, as autoridades navais parecem ter até estimulado o integralismo em suas fileiras como forma de combater o comunismo. Chegou a existir uma estrutura, dentro do partido integralista, chamada *Província do Mar*, criada especialmente para acomodar os elementos da Marinha que estavam ligados ao movimento (MARTINS et al, 1985, p. 141).

Se Vargas usou os integralistas para implantar o Estado Novo, com o início desse regime houve a dissolução de todos os partidos políticos, inclusive da Ação Integralista Brasileira. A decisão de Vargas enfureceu os integralistas, que logo passaram a planejar a queda do governo. No começo de maio, realizaram um *putsch*, mal sucedido, para derrubar Vargas.

A rebelião dos integralistas parece demonstrar a grande presença de elementos da Marinha neste movimento: a principal ação, a invasão do Palácio de Guanabara, que visava assassinar Vargas, foi comandada por um oficial dos Fuzileiros Navais. Houve também a rebeliões, menores, de pessoal naval no Ministério da Marinha, na Escola Naval, no cruzador *Bahia* e na estação de rádio na Ilha do Governador. Com o sufocamento do *putsch*, houveram expurgos de vários oficiais e marinheiros na Marinha (MARTINS et al, 1985, p. 141-143).

Apesar de suprimidos, ainda havia temores quanto à resistência de uma posição pró-integralista na Marinha. Ainda em maio de 1938, pouco após o *putsch*, o embaixador estadunidense Jefferson Caffery acusava a Marinha de intensa colaboração com os integralistas e Alemanha num comunicado para o Departamento de Estado (GAMBINI, 1977, p. 120). Bittencourt (2005, p. 178), por sua vez, lembra que quando Vargas foi visitar os recém-chegados submarinos *Tupy*, existiam rumores que os navios eram manejados por integralistas que sequestrariam o presidente e as embarcações com o objetivo de derrubar o regime.

Apesar dos rumores, a Marinha já não estava mais comprometida com o integralismo. A expulsão dos oficiais e marinheiros ligados ao movimento permitiu à força naval suprimir as tendências políticas internas conflitantes (CARVALHO, 1999, p. 64-65). Com a derrota dos integralistas, de posição mais favorável ao Eixo,<sup>6</sup> o núcleo pró-Estados Unidos tornou-se dominante na Marinha.

### **A Segunda Guerra Mundial e o alinhamento brasileiro**

A derrota do integralismo levou à construção de certa unidade política na Marinha, mas ainda existia o problema da renovação material da força. As autoridades militares brasileiras, diante da decepção provocada pelo recuo dos Estados Unidos no caso dos contratorpedeiros, olharam novamente para a Europa em busca de novos navios. Após um rápido acordo com a Grã Bretanha, o Brasil adquiriu seis contratorpedeiros, classe *Javary*, naquele país. Ainda existiam planos de construir mais seis contratorpedeiros em território brasileiro, além de encomendar mais três submarinos italianos (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1940, p. 22).

Os cruzadores tornaram-se uma prioridade com o acerto de compra dos contratorpedeiros britânicos. Os militares tinham expectativas que a *missão Aranha* aos Estados Unidos, em 1939, trouxesse os cruzadores, o que não ocorreu, para seu desânimo (McCANN, 1995, p. 110). Sem conseguir os cruzadores nos Estados Unidos, voltaram-se à Grã Bretanha, porém o início da guerra impediu qualquer acordo sobre esses navios,

---

<sup>6</sup> Segundo Trindade (1979, p. 252, 269), lideranças integralistas mais radicais, como Gustavo Barroso, defendiam a solidariedade e apoio mútuo entre o integralismo e os regimes fascistas europeus, pois acreditavam a paz mundial só seria possível quando todo o mundo estivesse sob estes tipos de regimes. De outro lado, a maioria dos integrantes simpatizavam com o fascismo europeu, especialmente o italiano, atitude que se refletia na posição deles quanto à política externa brasileira.

impossibilitando também a chegada dos recém-construídos contratorpedeiros *Javary*, que acabaram requisitados pelos britânicos (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1940, p. 22-23).

O início do conflito mundial teve consequências importantes. Em primeiro lugar, derrubou a política isolacionista que impedia aos Estados Unidos a venda de armamentos para outros países. Uma nova norma, apelidada de *cash and carry*, permitia que qualquer país beligerante pudesse comprar armas estadunidense, desde que pagasse à vista e levasse em navios próprios ou de neutros. De outro lado, permitiu aos Estados Unidos estabelecerem uma zona neutra na América, sob sua influência, com a Conferência do Panamá (ALVES, 2002, p. 83-84).

Os Estados Unidos passaram a pressionar o Brasil por seu alinhamento, porém haviam empecilhos para que o acordo fosse fechado. Os brasileiros exigiam o apoio para a instalação de uma indústria siderúrgica no Brasil e equipamentos para as Forças Armadas. As negociações ficaram emperradas, sobretudo pela exigência estadunidense, vista como essencial para a defesa hemisférica e de seu país, de estacionar tropas no Nordeste brasileiro (ALVES, 2002, p.96-103).

Com a queda da França, em 1940, as negociações voltaram a andar. Os Estados Unidos rapidamente resolveram a pendência da siderurgia nacional. A outra demanda nacional, entretanto, foi postergada, sobretudo devido à incapacidade de Washington em atender aos pedidos brasileiros. Naquele momento, os Estados Unidos tinham obstáculos tanto políticos-jurídicos para o fornecimento de armas como estavam num processo de rearmamento que consumia a maior parte de sua produção bélica (ALVES, 2002, p. 112-114).

Para tentar atender as demandas de equipamento bélico, os Estados Unidos agiram, em relação à Marinha, apoiando a construção naval no Brasil. Por causa da requisição dos *Javay* por parte da Grã Bretanha, a Marinha iniciou a construção de seis contratorpedeiros no Arsenal da Ilha de Cobras, da classe *Amazonas*. Os planos de construção do navio eram britânicos, porém foram adaptados pela Missão Naval Americana para serem construídos com material estadunidense (BITTENCOURT, 2005, p. 192; VIDIGAL, 1985, p. 81).

Diante do sucesso em iniciar a construção de mais seis contratorpedeiros, a Marinha passou a considerar iniciar a construção de submarinos. Inicialmente pensou-se em utilizar os planos do *Tupy*, porém o país acabou-se voltando para os Estados Unidos para buscar os planos e materiais para a fabricação dos submarinos (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1942, p.



23-24). A entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, porém, acabaria impedindo o avanço neste projeto.

O apoio dos Estados Unidos à construção naval no Brasil tinha como objetivo auxiliar a Marinha a conseguir seus necessários armamentos sem comprometer o rearmamento das forças militares norte-americanas ou exigir pagamento do Brasil, que ainda tinha dificuldades em realiza-lo em moeda forte segundo as normas liberais do comércio internacional (WALDMANN JÚNIOR, 2014, p. 79-80).

É preciso também ressaltar que o apoio era dado para a Marinha também porque ela era vista como majoritariamente pró-Estados Unidos e, portanto, inspirava mais confiança que o Exército, cujas lideranças, generais Goés Monteiro e Dutra, eram vistos como pró-germânicos (McCANN, 1995, p. 272). Essa nova visão era resultado da construção de um consenso interno na Marinha, finalizada após os expurgos feitos após o *putsch* integralista. Heines (1989, p. 48) aponta que as autoridades estadunidenses apoiaram a construção dos contratorpedeiros no Rio de Janeiro sob orientação e supervisão das autoridades navais de seu país, além de iniciar negociações para a venda de dois cruzadores. Mesmo o Departamento de Estado apoiou essa situação, pois considerava que a Marinha era uma das instituições mais pró-Estados Unidos do Brasil.

Com a desenvoltura da guerra, os Estados Unidos tomaram cada vez mais ações buscando ajudar a causa Aliada. Em março de 1941, Roosevelt conseguiu aprovar o *lend-lease*, que significou o fim de qualquer restrição legal para o auxílio material norte-americana para quaisquer países aliados e transformou os Estados Unidos no “arsenal das democracias” (ALVES, 2002, p. 116-117).

Alguns meses depois o país era atacado pelo Japão e entrou diretamente no conflito global. A entrada dos Estados Unidos na guerra teve profundas consequências para os países americanos. A Conferência do Rio de Janeiro, em janeiro de 1942, formalizou o rompimento de relações entre as repúblicas americanas (com exceção da Argentina e Chile) com o Eixo e o alinhamento brasileiro aos Estados Unidos (ALVES, 2002, p. 118-119).

Com o alinhamento brasileiro, o país passou a receber recursos do *lend-lease* a partir de fevereiro/março de 1942 (ALVES, 2002, p. 132). No caso específico da Marinha, ela receberia novos navios apenas a partir de setembro daquele ano, com os dois caça-submarinos da classe *Guaporé*. No total, a Marinha acabaria recebendo, via *lend-lease*, vinte e quatro

novos navios, sendo dezesseis caça-submarinos e oito contratorpedeiros de escolta (SCHEINA, 1988, p. 328-329).

Outro ponto importante, levantado após o alinhamento brasileiro, era resolver a questão da cooperação das forças armadas estadunidenses e brasileiras quanto à defesa do Atlântico Sul, dentro da perspectiva de defesa hemisférica. Neste quesito, a proximidade entre a Marinha e a *US Navy* conseguiram dar resultados rápidos (DAVIS, 1996, p. 35-36). A colaboração das duas marinhas e os enormes recursos cedidos ao Brasil transformariam a Marinha, modernizando-a e tornando-a uma eficiente força antissubmarino (VIDIGAL, 1985, p. 89).

Desde abril de 1942, após uma reunião com Vargas, o almirante norte-americano Jonas H. Ingram, que comandava uma pequena força-tarefa na região, se tornou o responsável, na prática, pela defesa marítima brasileira. Em junho ele prometeu ao presidente brasileiro a entrega de navios de guerra; em julho, os norte-americanos já selecionaram o pessoal brasileiro para treinamento nos Estados Unidos, a fim de adestrá-los para operarem os navios que o Brasil receberia. Logo após a declaração de guerra, numa reunião com oficiais norte-americanos, Vargas deu a Ingram autoridade integral sobre a Marinha e a Força Aérea, além de total responsabilidade pela defesa de toda extensão da costa brasileira (McCANN, 1995, p. 222, 235-236).

### **Considerações finais**

Neste breve artigo esperamos ter explicitado a importância da Marinha dentro do contexto da construção da aliança entre Brasil e Estados Unidos por ocasião da Segunda Guerra Mundial.

A Missão Naval Americana exerceu muita influência na Marinha do Brasil a partir de seu estabelecimento, em 1922. Sua influência começou a ser sentida significativamente a partir da década seguinte, quando a Marinha embarcou num longo processo de modernização de sua esquadra.

A modernização da Marinha se deu numa década tumultuada, o que em certa medida facilitou a ampliação da influência estadunidense sobre a instituição. A ascensão de novas lideranças navais, a partir de 1930, mais ligadas à influência da Missão Naval Americana e os expurgos pós-*putsch* integralista construíram um clima pró-Estados Unidos dominante na Marinha, que tornou-a, na visão do Departamento de Estado, uma das instituições mais



positivas ao seu país nos Estados Unidos. Essa posição contrastava com a posição receosa da maioria do Exército, e certamente os êxitos na colaboração da Marinha com a *US Navy* serviram de exemplos para que os exércitos de seus respectivos países fizessem o mesmo.

Podemos destacar também a posição da Marinha na questão dos armamentos para as Forças Armadas brasileiras, tema caro para o processo de aliança do Brasil com os Estados Unidos. A Marinha tinha grande interesse nos navios estadunidenses e o presidente Roosevelt, um entusiasta do poder naval, também via como muito interessante para a recuperação econômica de seu país que a indústria da construção naval fosse reativada com compras de países estrangeiros. Diante das dificuldades em fornecer vasos de guerra, seja porque a legislação estadunidense proibia, seja porque Washington estava ocupada no seu próprio rearmamento, os Estados Unidos passaram a apoiar a construção naval no Brasil, usando essa ferramenta como meio de fornecer equipamento bélico ao país e mantendo parte dos militares brasileiros com uma posição pró-Estados Unidos, mesmo com as vitórias alemãs na guerra.

#### Referências:

- ALVES, Vágner Camilo. Ilusão desfeita: a "aliança especial" Brasil-Estados Unidos e o poder naval brasileiro durante e após a Segunda Guerra Mundial. *Revista Brasileira de Política Internacional*. Brasília, v. 48, n. 1, p. 151-177, 2005. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-73292005000100006](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292005000100006)>, Acesso 2 de junho de 2015.
- \_\_\_\_\_. *O Brasil e a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro/São Paulo: PUC-Rio/Loyola, 2002.
- BITTENCOURT, Júlio Regis. *Memórias de um Engenheiro Naval*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 2005.
- CARVALHO, José Murilo. Vargas e os Militares: Aprendiz de Feiticeiro. In: D'ARAÚJO, Maria Celina (Org.). *As Instituições Brasileiras da Era Vargas*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1999.
- CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. *História da política exterior do Brasil*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2008.
- DAVIS, Sonny B. *A Brotherhood of Arms: Brazil-United States Military Relations, 1945-1977*. Niwot: University Press of Colorado, 1996.
- GAMBINI, Roberto. *O Duplo Jogo de Getúlio Vargas*. São Paulo: Símbolo, 1977.
- HAINES, Gerald K. *The Americanization of Brazil: A Study of U.S. Cold War Diplomacy in the Third World, 1945-1954*. Wilmington: Scholarly Resources, 1989.
- HILTON, Stanley E. *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.
- MARTINS, Hélio Leôncio. et al. A Marinha Brasileira no período entre as guerras (1918-1942). In: HISTÓRIA Naval Brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.
- MARTINS FILHO, João Roberto. *A Marinha Brasileira na Era dos Encouraçados, 1895-1910*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2010.
- \_\_\_\_\_. As políticas militares dos EUA para a América Latina (1947-1989). *Teoria & Pesquisa*. São Carlos, n. 46, p. 101-135, 2005.
- McBRIDE, William M. *Technological change and the United States Navy, 1865-1945*. Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2000.
- McCANN, Frank. *A Aliança Brasil-Estados Unidos 1937-1945*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995.
- \_\_\_\_\_. *Soldados da Pátria*. Rio de Janeiro: Companhia das Letras/Biblioteca do Exército Editora, 2009.
- MELLO, Américo Vieira. *Memórias: Visão Histórica da Marinha Brasileira 1895 a 1945*. Belo Horizonte: O Escriba, 1994.
- MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório Apresentado ao Exmo. Chefe do Governo Provisório*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1932.
- \_\_\_\_\_. *Relatório Apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1934.
- \_\_\_\_\_. *Relatório Apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1935.
- \_\_\_\_\_. *Relatório dos Serviços do Ministério da Marinha correspondente aos anos de 1937 – 1938 – 1939*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940.
- \_\_\_\_\_. *Relatório dos Serviços do Ministério da Marinha em 1941*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1942.
- SCHEINA, Robert L. *Latin America: a naval history 1810-1987*. Annapolis: Naval Institute Press, 1988.
- SEITENFUS, Ricardo. *O Brasil vai à guerra*. Barueri: Manole, 2003.
- TRINDADE, Hégio. *Integralismo*. Rio de Janeiro: DIFEL, 1979.
- 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. Rio de Janeiro, *Navigator*, v.10 nº 20, 2014.