

BICENTENÁRIO DA ESQUADRA: Os Primeiros 200 Anos* – Parte III

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA**
Capitão de Mar e Guerra (Ref³)

SUMÁRIO

A influência de pensadores navais nos projetos de força da Marinha do Brasil
A Marinha do Brasil e a Grande Guerra
A Marinha do Brasil e a Segunda Guerra Mundial
A Marinha do Brasil da Guerra Fria ao início do século XXI

A INFLUÊNCIA DE PENSADORES NAVAIS NOS PROJETOS DE FORÇA DA MARINHA DO BRASIL

Em 1890, Alfred Thayer Mahan lançou no mercado norte-americano um livro que marcou para sempre o pensamento estratégico-naval nos primeiros 50 anos do século XX. Seu nome: *The Influence of Sea*

*Power upon History, 1660-1783*¹. Mahan, um oficial de Marinha dos Estados Unidos da América (EUA), procurou explicar nesse livro como a Inglaterra, depois Grã-Bretanha (GB) e, por fim, Reino Unido (RU) conseguiram dominar o mundo a partir de um forte Poder Marítimo (*Sea Power*). Ele vinculou a riqueza dos povos à manutenção de um Poder Marítimo robusto. Além disso, o momento do

* Monografia vencedora do Prêmio Jaceguay de 2022, do Clube Naval. As partes I e II foram publicadas nos volumes 143 (3º trim./2023) e 144 (4º trim./2023), respectivamente.

** Graduado em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), mestre e doutor em História Comparada pela UFRJ, com pós-doutoramento pelo Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa. Professor e vice-coordenador do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval.

1 MAHAN, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon History*. New York: Dover, 1987.

lançamento foi propício, uma vez que se assistia ao início de uma corrida armamentista naval envolvendo o RU e o Império alemão. Para João Roberto Martins Filho, o corolário da doutrina mahaniana era imperialista, pois o domínio dos mares exigia o controle de bases no exterior, que povos fracos fossem dominados pelos mais fortes e que o imperialismo fosse o destino das nações que desejavam algum papel na política mundial².

Mahan contribuiu de três formas para o moderno estudo da estratégia naval. Primeira, ao desenvolver uma filosofia de Poder Marítimo que obteve reconhecimento e aceitação em círculos externos ao mundo naval, influenciando políticos em todo o planeta. A segunda, ao formular uma nova teoria de estratégia naval, e, por fim, uma terceira, ao criticar o estudo das táticas navais até então utilizadas.³

Além de ter sido o fundador da teoria geopolítica do Poder Marítimo, Mahan propugnou questões referentes à estratégia naval. Ele acreditava na obtenção do controle do mar por meio da chamada Batalha

Decisiva, que imputava como fundamental objetivo estratégico. Assim procedendo, uma força naval poderia proteger as linhas de comunicação, função principal da estratégia. Dessa maneira, a Batalha era o propósito a ser perseguido por uma força naval que desejasse o controle do mar, e a destruição da esquadra adversária era uma necessidade fundamental. Para ele, era crucial concentrar a força para a batalha, e os encouraçados seriam os navios de

linha, ou “navios capitais”, por excelência e instrumentos ideais para destruir os meios adversários. A ideia de linha de batalha não era nova e já aparecia desde as “Fighting Instructions” da Marinha Real britânica, no século XVII, no entanto foi por ele

defendida vigorosamente. Os cruzadores e contratorpedeiros serviam como apoiadores da linha de batalha de encouraçados⁴. O que para ele importava era a esquadra de batalha e o espírito da ofensiva, tendo sido influenciado pelas ideias de Antoine Henri Jomini⁵. A Esquadra em Potência⁶, para Mahan, era a estratégia do mais fraco que permitia o controle do mar pelo inimigo

Segundo Mahan, a Batalha Decisiva era o propósito de uma força naval que desejasse o controle do mar, e a destruição da esquadra adversária era fundamental

2 FILHO, João Roberto Martins. *A Marinha Brasileira na Era dos Encouraçados – 1895-1910*. Rio de Janeiro: FGV, 2010, p. 40.

3 ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. *Os Gigantes da Estratégia Naval. Alfred Thayer Mahan e Herbert William Richmond*. Rio de Janeiro: Prismas, Curitiba, 2015, p. 75.

4 JUNIOR, Domicio Proença; DINIZ, Eugênio; RAZA, Salvador Ghelfi. *Guia de Estudos de Estratégia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999, p. 104.

5 *Idem*.

6 Esquadra em Potência é uma concepção estratégica clássica que tem o propósito de dissuadir uma força naval mais poderosa próxima a determinado porto pela simples presença de outra força menos poderosa inimiga nesse porto. O que se pretende com isso é conter ou divertir o inimigo pela possível saída para a obtenção de uma superioridade local e temporal. Fonte: ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. “A Estratégia Naval e os Estudos Marítimos”. In: ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de; MOREIRA, William de Sousa. *Estudos Marítimos, visões e abordagens*. São Paulo: Humanitas USP, 2019, p. 69.

mais forte. Enfatizava, assim, o controle do mar como sendo indivisível, sem admitir relativização e jamais dividir a esquadra, concentrando-a para a batalha decisiva.

A Marinha do Brasil (MB), desde o século XIX, mantinha a tradição de formar uma linha de batalha, como foi desde a Independência. A ação de 4 de maio de 1823 foi uma ação típica de encontro de linhas de batalha e assim se manteve. No Paraguai, sendo um teatro fluvial, a linha era inevitável. Ao final do século, a Esquadra de Evoluções apregoada pelo Barão de Jaceguay também se baseava na linha de batalha. De que forma Mahan foi percebido no Brasil e como ele influenciou a configuração da Esquadra nacional? Na *Revista Marítima Brasileira*, principal periódico de discussão de estratégia da Marinha e disseminador do

que se pensava na época sobre a constituição de Força Naval, pode-se encontrar dez artigos relacionados a Mahan, entre 1890 e 1945.⁷ Desses, o único que discutiu questões de tática naval foi o de 1905, com o título “Princípios de Tática Naval”, escrito pelo próprio Mahan. Nele o autor reafirmava a crença na concentração e na batalha decisiva, questões fulcrais para a sua concepção de estratégia. Outros três artigos foram por ele escritos, mas tangenciaram a questão do projeto de força naval. Um comentador prolífico sobre Mahan foi o Capitão-Tenente Augusto Vinhaes, que,

Mahan influenciou o pensamento estratégico e o projeto de força naval brasileiros, do final do século XIX até o início da Segunda Guerra Mundial

em 1908, discutiu as principais ideias do autor norte-americano, chamando a atenção para a concentração, a linha de batalha e a batalha decisiva. Rui Barbosa, inclusive, utilizou o livro e as ideias de Mahan em alguns ensaios, chegando a afirmar que ele [Mahan] era a “grande autoridade americana”⁸. O principal trabalho veiculado na *Revista Marítima Brasileira* foi uma série de 12 capítulos escritos pelos redatores Capitão-Tenente Affonso Henrique Nina e Primeiro-Tenente Leão Amzalak entre 1896 e 1897, nos quais discutiram detalhadamente as ideias mahanianas con-

tidas nos primeiros capítulos do livro *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*. Trata-se de uma análise detalhada e bem feita pelos dois oficiais brasileiros, que possivelmente influenciaram a intelectualidade naval para a

composição de força naval moderna que iria culminar na Esquadra de Alexandrino Faria de Alencar.⁹ Em 1910, a Esquadra adquirida por este no RU seguia exatamente essa configuração de força centrada em dois encouraçados com grande poder de fogo, classe *Dreadnought*, apoiados por dois cruzadores esclarecedores protegidos por duas linhas de contratorpedeiros nas laterais para se contrapor ao ataque de torpedeiras, um grande temor na época. A batalha decisiva era o propósito a ser obtido; não à toa, um dos grandes exercícios estudados pelos alunos na Escola Naval de

7 ÍNDICE REMISSIVO, REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. Fonte: www.repositorio.mar.mil.br/handle/ripcmb/31443. Ver Apêndice F.

8 JUNIOR, *op. cit.*, p. 119.

9 REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA, Ano XV, Tomo 28, Jan/Jun 1896 – cinco capítulos; Ano XVI, Tomo 29, Jul/Dez 1896 – cinco capítulos; e Ano XVI, Tomo 30, Jan/Jun 1897 – dois capítulos.

Guerra era a Batalha Naval da Jutlândia, um embate entre esquadras dentro dos preceitos mahanianos.

Assim, pode-se deduzir que Mahan teve influência no pensamento estratégico brasileiro do final do século XIX até o início da Segunda Guerra Mundial e orientou o projeto de força naval desse período. O encorajado foi o principal meio de combate da Marinha na época, e o propósito era provocar uma batalha decisiva com a tradicional inimiga, a Argentina. Com a Segunda Guerra Mundial o pensamento naval brasileiro passou a considerar outros formuladores de estratégia, principalmente porque a História demonstrou que a batalha decisiva tão propugnada por Mahan era difícil de ser materializada em caso de um adversário resolutivo evitar a sua concretização.

Dentre os novos pensadores, destacou-se Julian Stafford Corbett. Oriundo de uma família de posses na Inglaterra, Corbett, ao contrário de Mahan, era um civil. Inicialmente ensaísta e historiador, Corbett, incentivado por Lorde Fisher, o Primeiro Lorde do Mar da Marinha britânica, incursionou no campo da estratégia ao escrever, em 1911, o livro *Some Principles of Maritime Strategy*, fortemente influenciado por Carl von Clausewitz.

Palestrante do Royal Naval College, Corbett defendeu ideias dissimilares de seu contemporâneo Mahan. Ele evitou a

expressão mahaniana “controle do mar”, cunhando, em um sentido totalmente distinto do autor norte-americano, a expressão “comando do mar”, que era traduzida na capacidade de sua utilização e não no seu domínio. Assim, o comando do mar admitia gradações, indo do geral ao local, do temporário ao permanente¹⁰. O que importava para ele era a subordinação da esquadra ao propósito principal da guerra e não ao domínio do mar *per se*. A destruição da esquadra adversária não seria o objetivo principal de outro poder naval, mas sim a utilização do mar no momento e na intensidade adequados e a proteção do comércio marítimo. Sua ideia de concentração

era diferente da de Mahan, uma vez que considerava a concentração e a dispersão como elementos a serem utilizados pelo decisor naval dependentes das circunstâncias. Não considerava que a Esquadra em Potência fosse prejudicial, muito pelo contrário.

Para Corbett, o navio capital não era o encorajado, mas sim o cruzador, por sua versatilidade e sua capacidade de proteger as linhas de comunicação

Defendia a ideia de que a sua utilização por um inimigo mais fraco impediria o comando do mar pelo adversário, desde que essa força mais débil se mantivesse manobrando e se fazendo como uma ameaça.

Quanto à configuração de Força Naval, Corbett considerava que o “navio capital” não era o encorajado, mas sim o cruzador, por sua versatilidade e sua capacidade de proteger as linhas de comunicação, tanto comerciais como militares, propósito principal do comando do mar¹¹. Sua

10 CORBETT, Julian Stafford. *Some principles of maritime strategy*. London: Longmans, Green and Co., 1911, p. 102.

11 *Ibidem*, p. 90.

relutância em defender o encouraçado como navio capital vinha mais de seu desempenho combatente, comparado a seu alto custo por navio, comprometendo o desempenho da Esquadra de combate para o exercício do comando do mar¹². Para ele, o cruzador teria funções múltiplas, como o exercício do comando do mar, esclarecimento, patrulhamento, salvaguarda e regulação do uso do mar¹³. Defendia firmemente o bloqueio, que, longe de ser algo irrelevante, como se acreditava, era uma das principais operações navais conduzidas na guerra do mar. Sua única falha de percepção foi a descrença nos comboios, que afinal prevaleceram ao final da Grande Guerra. De toda forma, a concepção de força naval corbettiana considerava como fulcrais navios menores para a proteção das linhas de comunicação marítimas.

A Marinha brasileira, até a Segunda Guerra Mundial, acreditava na eficácia das concepções de batalha decisiva de Mahan. No entanto esse ponto de vista foi enormemente afetado no mundo naval com o advento da guerra submarina irrestrita e a emergência do porta-aviões e do submarino como armas fundamentais de controle e negação do uso do mar. Encouraçados com grandes canhões, lentos e caros passaram a ser percebidos como obsoletos e pouco a pouco foram abandonados nos projetos de força dos países aliados, preteridos pelos porta-aviões para o controle do mar, cruzadores com alta velocidade para apoio de fogo naval e proteção antiaérea aos porta-aviões, contratorpedeiros para a proteção dos comboios nos oceanos e guerra aos submarinos e os próprios submarinos de alto raio de ação para atacar o

tráfego marítimo inimigo. A MB, por ter sido atingida por ampla campanha submarina alemã nas suas costas, foi forçada a congregar unidades mais leves, como contratorpedeiros e caça-submarinos, para a proteção do seu comércio marítimo. Nesse ponto a concepção corbettiana se aproximou dos projetos de força da MB desde a Segunda Guerra Mundial até o tempo presente, com ênfase em navios mais leves e mais versáteis, como as fragatas e corvetas. Isso não significa dizer que Mahan estivesse morto. Muito pelo contrário. Suas ideias continuaram e continuam a gerar discussões e debates, e seus seis elementos do Poder Marítimo continuam a ser discutidos por todos os pensadores que vieram posteriormente. Mahan ainda continua vivo. Dessa maneira, uma mudança inicial na forma de se lutar a guerra no mar ocorreu logo na Grande Guerra, quando a concepção mahaniana de batalha decisiva foi conspurcada e dessa maneira percebida na Marinha brasileira.

A MARINHA DO BRASIL E A GRANDE GUERRA

Ao final do século XIX, sob o ponto de vista material, a decadência naval brasileira era evidente. Navios obsoletos, despreparo do pessoal e desmotivação eram a tônica, em especial após a Revolta da Armada. Dos 27 navios da Esquadra, apenas 12 tinham condições mínimas de emprego¹⁴. No início do século seguinte, a situação econômica da República melhorou e pensou-se na modernização da Marinha, sob a administração do Ministro Júlio de Noronha, com o entusiasmo e o apoio do Chanceler Rio Branco, que de-

12 JUNIOR, *op. cit.*, p. 118.

13 *Ibidem*, p. 119.

14 JUNIOR, 2015, *op. cit.*, pp. 119 e 333.

fendia a prevalência do Brasil no Prata e a preservação da independência do Paraguai e do Uruguai, sob influência brasileira¹⁵.

Dois grupos de oficiais debatiam a formulação de como seria a nova força naval que surgiria no Brasil. O primeiro defendia a concepção de grandes navios para o domínio do mar, com a formulação mahaniana como ideia central. O segundo grupo favorecia um maior número de navios de menores tonelagens, capazes de proteger o litoral, tendo a linha de batalha como fator secundário. Para esse grupo, a concepção da Jeune École tinha a sua razão de ser¹⁶. Ao término, acabou prevalecendo o primeiro grupo, sob a liderança do Ministro Alexandrino Faria de Alencar. Essa opção escolhida não comportava a construção de um porto militar, o que acabou sendo um fator de grande limitação ao apoio logístico da Esquadra de Alexandrino que surgia. Em 1910, começou a chegar ao Brasil a nova Esquadra, tendo sido adquiridos na Inglaterra dois encouraçados classe *Dreadnought* de 20 mil toneladas, dois cruzadores *scout* de 3.200 toneladas e dez contratorpedeiros de 800 toneladas. Alguns outros navios foram sendo incorporados logo em seguida. Essa seria a Força Naval brasileira a ser chamada a participar na Grande Guerra (1914-1918).

Com o início dessa grande contenda, a preocupação com a Argentina diminuiu, em razão dos confrontos entre as forças dos aliados e dos países centrais, que passaram a ter maior relevância, podendo en-

volver o Brasil no conflito. Até ali, o que preocupava o Estado-Maior da Armada (EMA) era neutralizar a força argentina por meio de uma batalha decisiva, bloquear o seu comércio e acossar as cidades litorâneas platinas¹⁷. Alguns anos antes, as tensões entre os dois países alcançaram um nível alarmante, quase ocorrendo um conflito aberto em razão do Programa Naval brasileiro de 1906, arquitetado por Alexandrino¹⁸. No mar, ataques de corsários alemães preocupavam o EMA, e a Batalha das Falklands, logo no início da guerra, transferiu a atenção do Prata para o Atlântico Sul. Por três anos o Brasil manteve-se neutro; no entanto, em razão de seu alinhamento com a França, os EUA e o RU, navios brasileiros foram atacados e alguns afundados ao entrarem, ao seu próprio risco, no que os alemães designaram como área de bloqueio irrestrito. A guerra foi declarada em outubro de 1917.

O Brasil ofereceu quatro contribuições ao esforço de guerra aliado. O primeiro, o envio de um grupo de oficiais do Exército para integrarem unidades francesas na frente ocidental. O segundo, o envio de um grupo de aviadores navais para se agregarem à Royal Air Force no patrulhamento do Canal da Mancha contra unidades alemães. O terceiro, a designação de um grupo de médicos, enfermeiros e profissionais de apoio para atuarem em hospitais de campanha na França, depois inaugurando um hospital brasileiro em Paris. Por fim, o oferecimento de uma Divisão Naval para se agregar na patrulha

15 FILHO, 2010, p. 158.

16 A Jeune École foi implementada pelo Almirante francês Thophile Aube e tinha como princípio que a melhor forma de se atingir uma esquadra mais poderosa era investir em unidades ligeiras, como torpedeiros e submarinos; assim haveria três formas de implementação: ataque com unidades ligeiras à linha de batalha inimiga, proteção costeira e guerra de corso. Fonte: ALMEIDA, 2019, p. 72.

17 JUNIOR, 2015, p. 334.

18 Ler sobre essa crise política no livro *Rio Branco, a grande estratégia e o poder naval*, de João Paulo Soares Alsina Júnior, das páginas 276 a 302 (Editora da Fundação Getúlio Vargas, 2015), em que o texto é muito bem discutido.

antissubmarino (AS) no Atlântico, sob a direção da Real Marinha britânica.

O Ministro Alexandrino, que ocupava pela terceira vez o Ministério no governo Venceslau Braz, teve dificuldades em compor essa divisão. Depois de algum tempo, escolheu oito navios, dois cruzadores, quatro contratorpedeiros, um cruzador auxiliar e um rebocador de alto-mar¹⁹. Embora os navios fossem relativamente novos, com sete anos de idade, tornaram-se obsoletos, em razão da evolução tecnológica provocada pela guerra. Utilizando o carvão como combustível e sem armas AS, a maior parte dos navios ou estava em

períodos de reparos ou avariada, sem capacidade operacional. Os britânicos necessitavam urgentemente de navios menores para as patrulhas contra os submarinos inimigos e rejeitaram o oferecimento dos dois encouraçados brasileiros. Preferiram os cruzadores

leves e contratorpedeiros que substituiriam os seus navios, podendo se agregar aos comboios que traziam tropas norte-americanas para o teatro europeu. Foi então estabelecida uma área de patrulha para essa divisão, um triângulo cujos vértices eram Dacar, Ilhas de Cabo Verde e Gibraltar. O comandante escolhido por Alexandrino foi seu ex-chefe de Gabinete, o Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, de 50 anos. Oficial decidido e muito exigente,

submeteu seus oito navios a intenso treinamento, exercendo com mão de ferro o controle sobre a preparação do pessoal e do material, realizada no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Em maio, a divisão começou a se movimentar para o teatro designado, a ficar sob o comando operacional do Almirante Heathcoat Grant, do RU, comandante naval em Gibraltar. Depois de parar em Salvador, Recife e Natal, a DNOG, como ficou conhecida essa Divisão, se agrupou em Fernando de Noronha e iniciou, em agosto, a travessia do Atlântico para o primeiro porto africano, Freetown. Nessa

cidade, os navios ficaram 14 dias, sendo reabastecidos e realizando alguns reparos. No dia 23 de agosto de 1918, a divisão suspendeu de Freetown para o primeiro vértice da área de patrulha, Dacar. Nessa travessia, na noite do dia 25 de agosto, ocorreu um ataque de possível submarino

inimigo contra a divisão, tendo como alvo o *Belmonte*, navio fundamental, pois era o abastecedor de todo o grupo com carvão, sobressalentes e gêneros. A DNOG reagiu como treinada, e nenhum contato foi mantido com o inimigo submerso, que possivelmente evadiu-se.

Em Dacar, uma possessão francesa, os navios foram atingidos pela segunda onda da chamada gripe espanhola, que provocou muitas mortes entre as tripulações.

Em Dacar, durante a Grande Guerra, os navios brasileiros foram atingidos pela gripe espanhola. Morreram 156 tripulantes, cerca de 10,3% do efetivo embarcado. 90% foram atingidos pela gripe

19 A Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) foi formada pelos cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*; contratorpedeiros *Piauí*, *Paraíba*, *Rio Grande do Norte* e *Santa Catarina*; Cruzador Auxiliar *Belmonte*, que atuou como navio abastecedor; e Rebocador de Alto-Mar *Laurindo Pitta*.

Morreram 156 tripulantes no período em que a pandemia atingiu a divisão naquela cidade, cerca de 10,3% do efetivo embarcado, que era de 1.501 tripulantes nos oito navios, calculando-se em 90% os atingidos pela gripe²⁰. O Contratorpedeiro *Piauí*, durante esses dois meses de crise pandêmica, realizou diversas patrulhas AS em Cabo Verde, apoiando a Armada portuguesa no local. Ao final de outubro, as tripulações já estavam recuperadas e, em 3 de novembro, suspenderam de Dacar em direção ao outro vértice de patrulha, Gibraltar, aonde chegaram a 10 de novembro, ocorrendo logo depois o armistício que pôs fim à Grande Guerra.

Uma segunda fase se iniciou para a DNOG após o término da guerra: a visita a diversos portos de países aliados, a convite. Essa parte da comissão foi a mais gratificante para as tripulações, uma vez que estas foram recebidas triunfantemente em Portsmouth, Cherbourg, Lisboa e La Spezia. Os aliados nesses portos cumularam as tripulações brasileiras de festividades e elogios. Os britânicos, franceses, italianos e portugueses estavam gratos pela participação do Brasil no esforço de guerra para derrotar o Império alemão. Em termos diplomáticos, as visitas tiveram grande sucesso, principalmente pelo comportamento exemplar das tripulações. Julian Corbett afirmara, pouco antes da guerra, que uma das mais importantes funções de uma esquadra era “apoiar ou obstruir o esforço diplomático”²¹, tendo a DNOG agido como um multiplicador da influência naval brasileira por onde passou. Pode-se classificar essa ação da diplomacia naval brasileira como uma

“ação de presença” que demonstrou a capacidade de projetar poder em rincões afastados de suas bases no Atlântico Sul. Essa faceta da atuação da DNOG tem sido muito pouco discutida na historiografia naval brasileira. Pela primeira vez no período republicano o Brasil enviou uma divisão naval para uma zona de guerra em apoio a aliados, depois projetando poder por meio da diplomacia naval, o que demonstrou sua capacidade de operar em áreas afastadas de suas costas. Em 9 de junho de 1919, depois de 13 meses de operação, a DNOG entrou no Rio de Janeiro, sob grande assistência popular. Por tudo o que se discutiu, pode-se afirmar que, ao contrário do que muitos ainda apregoam, a DNOG foi uma operação exitosa, apesar de todas as dificuldades. No entanto novos ares de guerra viriam abalar o mundo 20 anos depois, obrigando o Poder Naval brasileiro a novo desafio muito mais relevante: a luta direta contra submarinos inimigos em suas costas.

A MARINHA DO BRASIL E A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

João Paulo Alsina apontou com propriedade que manter uma força naval de primeira linha impunha a necessidade de se construir uma indústria de base, desenvolver capacitações técnicas, montar uma estrutura de apoio logístico e financiamento de longo prazo e formar pessoal habilitado a operar os sistemas de armas adquiridos²², fatos não ocorridos no caso do Poder Naval brasileiro no período entre-guerras. A base combatente da Esquadra continuava sendo a adquirida

20 ALONSO, Wladimir; SCHUCK-PAIM, Cynthia; SHANKS, Dennis; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. “Exceptionally high mortality rate of the 1918 influenza pandemic in the Brazilian Naval Fleet”, In: *Journal of Influenza and other Respiratory Viruses*, April, 29th, 2013, p. 5.

21 TILL, Geoffrey. *Seapower, a guide for the 21st century*. 2nd ed. London: Routledge, 2004, p. 253.

22 JUNIOR, 2015, p. 336.

por Alexandrino em 1908. Se em 1917 os navios já se encontravam obsoletos, em 1939 estavam totalmente ultrapassados em eficiência e eficácia.

Nos anos 20 e 30, a Marinha participou ativamente de conspirações, ora a favor ora contra o poder constituído, até o movimento integralista, em 1938, já no Estado Novo, quando muitos oficiais e praças envolvidos na revolta foram afastados da MB, após violenta reação da ditadura varguista. As aquisições de meios entre 1919 e 1939 foram pontuais: o Contratorpedeiro *Maranhão*, dois rebocadores comprados na França, quatro submarinos adquiridos na Itália, alguns navios auxiliares providos da Companhia de Navegação Costeira, um veleiro transformado em navio-escola, um navio-tanque fluvial e dois monitores fluviais. Não houve um programa de renovação naval programada pelo EMA, e sim compras de oportunidade para suprir deficiências específicas. Ao EMA, como órgão central de planejamento estratégico, competia a defesa de extensa costa marítima, a proteção das linhas de comunicação essenciais para as trocas comerciais internas e externas e a manutenção da navegação de cabotagem, já que inexistiam estradas de rodagem que ligassem os diferentes rincões do Estado brasileiro²³.

O Brasil manteve-se neutro no início do conflito, embora tivesse uma aproximação com os EUA. Getúlio Vargas, com sua política pendular, oscilava ora pelas potências do Eixo, ora pelos aliados. Pode-se ponderar que, a partir de abril de 1941, com a proposta do Embaixador Caffery, dos EUA, ao ministro das Relações Exteriores, Osvaldo Aranha, para a

substituição das linhas aéreas Lufthansa e Lati, do Eixo, pela norte-americana Pan-American, a aproximação entre os dois países se intensificou. Em junho, uma força naval norte-americana, sob o comando do Contra-Almirante Jonas Ingram, estabeleceu-se em Recife e Salvador, uma clara demonstração do alinhamento brasileiro com os EUA. Em 1º de outubro daquele ano, os norte-americanos cediam ao Brasil US\$ 200 milhões em material por meio do Programa Lend Lease (Lei de Empréstimo e Arrendamento), sendo este acordo, em verdade, um tratado de defesa mútua, comprometendo-se o Brasil na luta armada contra o Eixo²⁴. Logo após o ataque japonês a Pearl Harbour, em janeiro de 1942, o ato de defesa mútua foi formalmente estabelecido na Terceira Reunião de Consultas dos Ministros das Relações Exteriores do Continente Americano, ocorrida na cidade do Rio de Janeiro. Ao final dessa reunião, o Brasil rompeu relações diplomáticas com os países do Eixo. A guerra se aproximou rapidamente do Brasil. Inicialmente, foram atacados navios nacionais nas costas norte-americanas e no Caribe. Aos poucos, os submarinos alemães foram chegando à costa brasileira e começaram a afundar navios mercantes nacionais. Em 22 de agosto, finalmente a guerra foi declarada à Alemanha e à Itália pelo Brasil.

Logo no início do conflito, foram criados Comandos Navais no Norte, Nordeste, Leste, Centro, Sul e Mato Grosso, cada um a cargo de um almirante, com o propósito de defender a fronteira marítima correspondente, orientando e controlando todas as operações em suas águas adjacentes visando à navegação comercial, como as

23 GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982, p. 12.

24 *Ibidem*, p. 17.

de guerra e assuntos correlatos.²⁵ Foram estabelecidas medidas de defesa costeira nas cidades do Rio de Janeiro, Recife, Salvador, Natal, Vitória, Santos, Rio Grande e Itajaí. Os encouraçados, já ultrapassados pela tecnologia naval corrente, transformaram-se em defesa fixa, fundeados em Recife e Salvador. Em Natal, em especial, foi construída uma base naval, que ficou sob o comando do Contra-Almirante Ari Parreiras, ex-integrante da DNOG, como apoio logístico à criada Força Naval do Nordeste, comandada por seu colega da DNOG, o Contra-Almirante Alfredo Soares Dutra. O ministro da Marinha, Almirante Henrique Aristides Guilhem, perfeitamente alinhado com o Presidente Vargas, decidiu retomar a tarefa de construir navios no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, inicialmente ainda em 1937, com

os monitores classe *Parnaíba* e os seis navios mineiros transformados depois em corvetas da classe *Carioca*. Por fim, sob a orientação do chefe do EMA, Almirante José Machado Castro e Silva, ex-comandante do Cruzador *Rio Grande do Sul* na DNOG, e em concordância das autoridades norte-americanas, iniciou-se a construção de três contratorpedeiros classe *Cassin*, o *Marcílio Dias*, o *Mariz e Barros* e o *Greenhalgh*²⁶. Muitos outros

navios foram modernizados, com a inclusão de novos sensores e armamentos. Seis traineiras de pesca oceânica de 680 toneladas foram transformadas em corvetas, com o recebimento de canhão de 47 mm, quatro metralhadoras de 20 mm e uma calha de bombas²⁷.

As novas aquisições nos EUA, fruto do Programa Lend Lease, incluíram modernos navios, os caça-submarinos de duas classes distintas. Os oito da classe J eram menores e com casco de madeira de 130 toneladas, sem radar, mas dotados de

sonar, um canhão de três polegadas, duas metralhadoras de 20 mm, calhas de bombas, morteiros e lança bombas-foguete, e os oito da classe G eram maiores, com casco de aço, deslocando um pouco mais 280 toneladas, dotados de radar e sonar, canhão de 3 polegadas e metra-

lhadoras de 20 mm, com calhas de bombas, morteiros e lança-bombas-foguetes, sendo mais confortáveis que os da classe J. Arthur Saldanha da Gama disse que os caça-submarinos “eram navios excelentes, dificilmente os arquitetos navais poderiam fazer um barco tão completo e ao mesmo tempo tão compacto”²⁸. Por fim, foram incorporados oito contratorpedeiros de escolta, ou DE, deslocando 1.240 toneladas, casco de aço, com três tubos de

**Os caça-submarinos
eram navios excelentes,
dificilmente os arquitetos
navais poderiam fazer um
barco tão completo e ao
mesmo tempo tão compacto**
Arthur Saldanha da Gama

25 *Ibidem*, p. 22. Dos seis almirantes comandantes navais, três serviram como oficiais intermediários na DNOG: Gustavo Goulart (Norte), Alberto Lemos Basto (Leste) e Durval de Oliveira Teixeira (Centro). Fonte: MAIA, Prado. *DNOG, uma página esquecida da História da Marinha Brasileira*. Rio de Janeiro: SDGM, 1961, p. 186.

26 GAMA, 1982 b, p. 32.

27 *Ibidem*, p. 34.

28 *Ibidem*, p. 58.

torpedos, radar, sonar, três canhões de 3 polegadas, dois de 40 mm e oito metralhadoras. Como armamento AS, possuíam lança-bomba granada, 24 bombas de profundidade, oito morteiros e duas calhas, sendo navios com mais capacidade de combate que os caça-submarinos contra o submarino inimigo.

As unidades brasileiras eram administrativamente subordinadas ao chefe do EMA, porém operativamente aos norte-americanos. A Força Naval do Nordeste, localizada em Natal, era composta de dois cruzadores, três contratorpedeiros (CT) da classe *Marcílio Dias*, oito CT de escolta classe *Bauru*, seis corvetas classe *Carioca*, um tênder, oito caça-submarinos classe G e oito classe J e um navio hidrográfico transformado em corveta²⁹, foi criada em outubro de 1942 e ficou subordinada operacionalmente à Quarta Esquadra dos EUA, sob o comando do Almirante

Jonas Ingram. A força de Ingram estava sediada em Recife e era composta de cinco cruzadores, um esquadrão de CT com oito unidades, quatro monitores, três navios auxiliares, quatro navios mineiros, 15 caça-submarinos e navios menores, além de diversas unidades e esquadrões de aviões de patrulha e dirigíveis. Foi criada também a Força Naval do Sul, com o remanescente das forças navais brasileiras sob o comando do Contra-Almirante Gustavo Goulart.

A Marinha se viu despreparada para o tipo de guerra que surgiu, a guerra AS. As lições da Grande Guerra já tinham sido esquecidas. Tudo teve que ser reaprendido.

Nisso a Marinha dos EUA teve um papel fundamental. Além de transferir 24 novas unidades pelo Programa Lendo Lease, os norte-americanos ofereceram instalações para o treinamento das tripulações brasileiras em Miami e Key West, na Flórida. Como as tripulações brasileiras estavam defasadas em treinamento, os exercícios foram intensos e diários, indo de 6 às 18 horas, em raias de guerra AS. Igualmente foram adestradas equipes para formação de comboios, experiência de que carecemos na Grande Guerra. Os brasileiros aprenderam rapidamente novas táticas AS com os norte-americanos, além de receberem equipamentos desconhecidos até ali, como o sonar (Asdic)³⁰ e o radar, além de armas AS, como a bomba granada e a carga de

profundidade aperfeiçoada. A proteção dos comboios por navios brasileiros ocorreu entre o Rio de Janeiro e Trinidad, passando por Salvador e Recife.

**Na Segunda Guerra, a MB
comboiou 3.164 navios,
sendo 1.577 nacionais**

Algumas informações importantes sobre o desempenho da MB na campanha AS no Atlântico Sul atestam o grau de prontidão conseguido pelas suas forças navais. Foram comboiados no período de guerra, na área de operações das forças brasileiras, 3.164 navios, sendo 1.577 nacionais. O comandante de navio que somou maior número de dias de mar no período de guerra foi o Capitão de Fragata Pedro Paulo de Araújo Suzano, da Corveta *Carioca*, com 219 dias de mar, comboiando 560 navios em 44 comboios diferentes. O comandante que maior distância percorreu foi o Capitão de Fragata Olavo de Araújo, do Contratorpedeiro *Marcílio*

²⁹ Navio Hidrográfico *Rio Branco*.

³⁰ Anti-Submarine Detection Investigation Commission.

Dias, com 52.368 milhas navegadas em 154 dias de mar. O navio com mais dias de mar foi o Caça-Submarino *Guaporé*, com 427 dias de mar. Por outro lado, as perdas foram grandes. Foram afundados 33 navios mercantes e três navios de guerra. Da Marinha Mercante, morreram ou desapareceram 473 passageiros e 512 tripulantes³¹. Da Marinha de Guerra, foram mortos 99 militares no Navio Auxiliar *Vital de Oliveira*, 33 na Corveta *Camaquã*, 337 no Cruzador *Bahia* e 23 em outros navios. O último afundamento da MB foi exatamente o do Cruzador *Bahia*, velho veterano da DNOG, a mais trágica perda da força naval brasileira desde a sua criação, na Independência.³² Os alemães perderam 11 submarinos na área de operações contígua à costa brasileira, e os italianos uma unidade.³³

No entanto o mais importante foi a mudança de mentalidade das tripulações coesas, formadas por jovens entusiasmados que nada tinham a ver com a antiga Marinha do período entre-guerras. Um dos relatos mais entusiasmados do ambiente vivido pelas tripulações dos pequenos caça-submarinos foi o de João Palma Netto, tripulante do Caça-Submarino *Gurupá*, quando em faina de baldeação³⁴. Disse ele: “os alto-falantes

do navio irradiando música e o pessoal desdobrando-se e caprichando no serviço. Dava gosto. Era o meu navio, o meu cacinha *Gurupá*, não havia dúvida... Essas coisas tão fáceis de dizer e tão boas de sentir, assim de coração perfeitamente enquadradas na disciplina que o *Gurupá* a tinha da mais alta conta, comovem a gente. Foram forjadas na luta, nas intempéries, nasceram naquela gaiolinha de navio”³⁵. Esse espírito não ficou apenas em Palma Netto, mas em todos os que pertenceram à Força Naval do Nordeste. Nascia uma nova Marinha,

com mentalidade guerreira e adestrada para a guerra esperada no futuro, a AS. O Almirante Jonas Ingram, ao se despedir da Quarta Esquadra, assim se expressou: “deixo este comando e o Brasil com grande pesar... orgulho-me

Após a Segunda Guerra Mundial, nascia uma nova Marinha, com mentalidade guerreira e adestrada para a guerra esperada no futuro, a antissubmarino

de ter tido os oficiais e praças da Força Naval do Nordeste sob o meu comando estratégico. Mantivestes sempre um magnífico espírito, fostes eficientes no desempenho de vossas missões e trouxestes notável crédito para vosso país”³⁶. A MB renovada iniciava um novo período sob bons auspícios, adestrada, confiante e eficiente. Nova fase começaria em breve, a Guerra Fria, que só terminaria em 1991, com a desintegração da União Soviética.

31 DUARTE, Paulo de Queiroz. *Dias de Guerra no Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1968, p. 213.

32 NETO, Raul Coelho Barreto. *Flores ao mar. Naufrágios navais brasileiros na Segunda Guerra Mundial*. 2ed. Salvador: [s/n], 2019, p. 284. O livro de Raul Coelho Barreto Neto é o que melhor descreve as perdas da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial.

33 SANDER, Roberto. *O Brasil na mira de Hitler*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2007, p. 221.

34 Faina geral de lavagem do navio, na qual todos da tripulação se agregam.

35 NETTO, João Palma. *CS-4, Caça-Submarino Gurupá*. Salvador: Jubiabá, 1984, p. 345.

36 GAMA, 1982 b, p. 231.

A MARINHA DO BRASIL DA GUERRA FRIA AO INÍCIO DO SÉCULO XXI

Logo após o término da guerra, o Programa Lend Lease foi substituído pelo Programa de Ajuda Militar com os EUA, o que permitiu à MB receber navios excedentes da guerra, já sem uso pela Marinha norte-americana. Isso nos facilitou recorrer a sobressalentes dos EUA, situação cômoda, mas, como disse Armando Vidigal, “nada estimulante ao pensamento criativo e às iniciativas de nacionalização”,³⁷ fato que se estenderia até os meados dos anos 70.

Em 1947 foi assinado o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (Tiar), instrumento que procurou impedir o expansionismo soviético no continente e a defesa hemisférica, já no início do que se convencionou chamar de Guerra Fria. Ao Brasil, assim como à maioria dos países latino-americanos, competia a constituição de GT antissubmarino com vistas à interceptação de unidades soviéticas que adentrassem os mares americanos de interesse, sob a direção-geral da Marinha norte-americana. Dentro desse escopo, foram criadas as Operações Unidas e houve inevitável subordinação estratégica aos EUA.

A MB voltou-se quase inteiramente à guerra AS, e o Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (Camaleão), cuja criação foi motivada pela Segunda Guerra Mundial, tornou-se por excelência o centro da guerra AS na MB. Essa característica operacional voltada à defensiva moldou toda uma geração de oficiais de Marinha. Por sua vez, o Corpo de Fuzilei-

ros Navais (CFN) teve seu papel alterado, passando de uma força de segurança para uma força de projeção de poder, uma face-ta ofensiva dentro de uma estratégia naval defensiva. As Operações Dragão viriam a ser a culminância anual do treinamento visando a um assalto anfíbio. Somente em 1968, por insistência da MB, houve maior diversificação de outros aspectos de guerra, como ações de superfície e apoio de fogo naval, com as operações Springboard e Veritas, próximas a Porto Rico. Em paralelo, houve preocupação da administração naval no aspecto logístico, com a construção das bases navais de Base Naval de Val-de-Cães e de Aratu, esta próxima a Salvador³⁸.

Entre os anos 50 e 70 do século passado foram recebidos dos EUA dois cruzadores leves remanescentes da guerra; navios menores, como as corvetas classe *Imperial Marinheiro* para socorro e salvamento, construídas na Holanda; alguns contratorpedeiros dos EUA; pequenos navios-tanque e três rebocadores de alto-mar, além de navios-transporte do Japão. Em 1957, foi adquirido o porta-aviões *Minas Gerais*, modernizado na Holanda, com destinação exclusiva à guerra AS, operando aeronaves da FAB P-16 e helicópteros SH34J também AS. Esse navio passou a ser o capitânia do que se chamou de um grupo de caça e destruição com o propósito de compor uma FT AS. Os norte-americanos cederam ao Brasil sete contratorpedeiros classe *Fletcher*, um excelente meio de combate que se destacou como um navio multipropósito na Segunda Guerra Mundial, além de cinco da classe *Allen Summer* e dois *Gearing*, no total 14 contratorpedeiros que fizeram escola na MB.

37 VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985, p. 116.

38 *Ibidem*, p. 94.

A maioria dos oficiais de Marinha passou por um desses navios em algum momento da carreira. A Força de Submarinos teve também grande expansão, com a aquisição inicial de quatro *Fleet Type* modificados, acrescidos posteriormente de cinco da classe *Guppy* e dois *Guppy II*, perfazendo um total de 11 submarinos, o que criou as condições para o recebimento de unidades mais modernas no RU, já nos anos 70. Uma Força de Minagem e Varredura foi criada, inicialmente com quatro varredores classe *Javari*, um prelúdio dos seis da classe *Schultze* da Alemanha mais modernos para proteção dos portos.

Apesar desses avanços em número de meios, continuava a preocupação da MB com a proteção do comércio marítimo e a destruição de submarinos inimigos próximos às linhas de comunicação, dentro de uma defesa hemisférica capitaneada pelos EUA. O Programa Decenal

de Renovação de Meios Flutuantes, aprovado em 1967, continuou com a visão defensiva, com fragatas construídas no RU, sendo duas delas de emprego geral, e quatro AS e três submarinos classe *Oberon* também no RU. Entretanto iniciou-se uma mudança de mentalidade, saindo-se de uma visão essencialmente AS para se pensar em outros tipos de guerra. O equipamento analógico deu lugar ao digital. O computador passou a ser o equipamento padrão dos novos meios. A manutenção corretiva deu lugar à preventiva com a chegada dessas fragatas, varredores e submarinos. Os navios passaram a cumprir um ciclo de atividades programado e a ser avaliados operacionalmente. Pode-se dizer que os anos 70 e 80 mudaram o perfil da MB.

Os anos 70 e 80 mudaram o perfil da MB

Conforme bem apontou Armando Vidigal, o governo Geisel ensinou profunda modificação no pensamento estratégico brasileiro, com repercussões para a sua estratégia naval³⁹. A denúncia do Acordo Militar com os EUA, motivado pela interferência norte-americana na questão dos direitos humanos, e a oposição norte-americana ao Acordo Nuclear Brasil-Alemanha afastaram por um breve tempo os dois aliados, contudo as relações entre as duas Marinhas continuaram cordiais. Esse afastamento provocou uma mudança no pensamento estratégico naval brasileiro, com um novo conjunto de documentos de alto nível, como a Política Básica da Marinha (PBM) e o Plano Estratégico da Marinha (PEM), bem distintos dos documentos anteriores. Criou-se a Sistemática

de Planejamento de Alto Nível (SPAN), tendo como base documentos de nível mais alto, como o Conceito Estratégico

Nacional (CEN), de 1969, ainda muito ligado à segurança interna, mas estabelecendo hipóteses de guerra (HG) que serviram de farol para a Marinha em suas políticas e diretrizes estabelecidas na PBM. O PEM, por sua vez, documento com classificação secreta, compreendeu três fases: a Análise Estratégica Naval (Aenav), o Conceito Estratégico Naval (Cenav) e as Diretrizes para o Planejamento Naval (Dipnav).

A Marinha estava dotada, a partir daquele momento, de um planejamento estratégico que analisava os ambientes estratégicos nacional e internacional para a formulação de suas diretrizes, que serviriam de suporte para o Plano Diretor (PD) e o futuro Plano de Reaparelhamento de

³⁹ *Ibidem*, p.103.

Meios (PRM). Um problema logo percebido foi que cada Força Armada formulava seu próprio planejamento, sem uma orientação superior no nível ministerial. Essa impropriedade foi em parte resolvida com a criação, em 1999, do Ministério da Defesa (MD), que normatizou os documentos de alto nível condicionantes para os planejamentos das Forças Armadas, que perderam o *status* ministerial, mas tiveram a perspectiva de maior integração. Foram escritas a Política de Defesa Nacional (PDN) e a Estratégia Nacional de Defesa (END), que serviram de base para os documentos setoriais decorrentes. Pela primeira vez, efetivamente, a MB formalizou, no início do século XXI, por meio de documentação emanada de nível mais alto, a sua concepção estratégica, decorrente de políticas governamentais derivadas da realidade nacional e internacional e não de percepções intramuros.

O desenvolvimento nacional fez despertar, no final do século XX, uma nova consciência marítima no Brasil. A MB, alinhada a essa mudança, passou a considerar novas tarefas em seu planejamento, que não só incluíam a proteção do tráfego marítimo, mas a projeção de poder naval além-fronteiras e o desenvolvimento de sistemas de combate, de comando, controle, comunicações e inovação projetados no país. Houve um princípio de nacionalização de material naval com a construção de fragatas, corvetas, navio-escola, navios-patrolha e navios-auxiliares

no parque industrial nacional, procurando diminuir a dependência do exterior.

Esse retorno à maritimidade fez surgir um plantel de pensadores que iniciaram uma mudança de mentalidade na formulação de projetos estratégicos para o Poder Naval brasileiro. Nomes como João Carlos Gonçalves Caminha, Mário Cesar Flores e José Maria do Amaral Oliveira, além da sempre atuante Theresinha de Castro, com sua oceanopolítica e seu olhar para a África e a Antártica, acompanhado pela Marinha com a criação da Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), iniciaram uma nova fase de estudos sobre política e estratégia navais. No entanto, dentre todos os pensadores

que se debruçaram sobre o Poder Marítimo, o mais destacado foi Armando Amorim Ferreira Vidigal. Autor de diversos livros e artigos sobre o Poder Marítimo brasileiro, Vidigal, até o seu falecimento, em 2009, manteve uma vasta literatura sobre os

caminhos que deveriam ser seguidos pela Marinha no século XXI, que se iniciava. Essa volta ao mar, conforme ele mesmo apontou, “pode vir a ser uma das características fundamentais da atual fase de evolução do pensamento estratégico brasileiro, bem como a procura de caminhos próprios que visem ao atendimento de nossas aspirações e interesses”⁴⁰. Novos desafios e ameaças ao PN brasileiro estão surgindo no horizonte. Na Parte IV, a ser publicada, eles serão abordados com o olhar do século XXI.

O final do século XX despertou nova consciência marítima no Brasil envolvendo projeção de poder naval além-fronteiras, desenvolvimento de sistemas navais e nacionalização

40 VIDIGAL, *op. cit.*, p. 121.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Marinha do Brasil; Poder Naval Brasileiro;

<GUERRAS>; Guerra Fria; Primeira Guerra Mundial; Segunda Guerra Mundial;

APÊNDICE A
ARTIGOS SOBRE ALFRED MAHAN PUBLICADOS NA
REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA (1890-1945)

1892 – “Iluminação da Costa no Sistema Mahan”, comentário

1896 – Dez artigos comentados, possivelmente escritos pelo Primeiro-Tenente Yamalak

1897 – Dois artigos comentados, possivelmente escritos pelos Capitão-Tenente Nina e Primeiro-Tenente Yamalak

1901 – “O Lançamento do Cruzador Couraçado *King Alfred*”, comentário

1903 – “Administração Naval”, Alfred Mahan

1905 – “Princípios da Tática Naval”, Alfred Mahan

1908 – “Imunidade da propriedade privada no mar”, Alfred Mahan

1908 – “As ideias do Comandante Mahan”, Augusto Vinhaes

1910 – “Inglaterra e a Marinha alemã”, Alfred Mahan

1915 – Nota de falecimento de Alfred Mahan

1916 – “As ideias de Alfred Mahan sobre a imunidade da propriedade privada na guerra marítima”, Augusto Vinhaes

1930 – “Alfred Mahan e Colomb”, Augusto Vinhaes

Total: Dez artigos, sendo quatro de Mahan, três de Augusto Vinhaes, dois comentários e uma nota de falecimento. Doze artigos comentados escritos pelos CT Nina e 1T Yamalak.

Fonte: Índice Remissivo, *Revista Marítima Brasileira*. www.repositorio.mar.mil.br/handle/ripcmb/31443

APÊNDICE B
MARINHA BRASILEIRA NA GRANDE GUERRA (OUTUBRO DE 1917)

NOME	TIPO	DESLOCAMENTO	ARMAMENTO PRINCIPAL
<i>Minas Gerais</i>	Encouraçado	20.000	6/305 mm
<i>São Paulo</i>	Encouraçado	20.000	6/305 mm
<i>Deodoro</i>	Encouraçado Guarda-Costa	3.150	2/240 mm
<i>Floriano</i>	Encouraçado Guarda-Costa	3.150	2/240 mm
<i>Bahia</i>	Cruzador <i>Scout</i>	3.200	10/120 mm
<i>Rio Grande do Sul</i>	Cruzador <i>Scout</i>	3.200	10/120 mm
<i>Barroso</i>	Cruzador	3.500	6/152 mm
<i>Tiradentes</i>	Cruzador	800	2/120 mm
<i>República</i>	Cruzador	1.300	2/120 mm
<i>Belmonte</i>	Cruzador Auxiliar	8.000	4/120 mm
<i>Ceará</i>	Tênder	5.000	4/120 mm
<i>Pará</i>	Contratorpedeiro	600	2/102 mm
<i>Amazonas</i>	Contratorpedeiro	600	2/102 mm
<i>Piauí</i>	Contratorpedeiro	600	2/102 mm

<i>Rio Grande do Norte</i>	Contratorpedeiro	600	2/102 mm
<i>Paraíba</i>	Contratorpedeiro	600	2/102 mm
<i>Alagoas</i>	Contratorpedeiro	600	2/102 mm
<i>Sergipe</i>	Contratorpedeiro	600	2/102 mm
<i>Paraná</i>	Contratorpedeiro	600	2/102 mm
<i>Santa Catarina</i>	Contratorpedeiro	600	2/102 mm
<i>Mato Grosso</i>	Contratorpedeiro	600	2/102 mm
<i>Carlos Gomes</i>	Navio-Mineiro	1.800	1/32 lb
<i>Benjamim Constant</i>	Navio-Escola	2.750	4/150 mm
<i>Goiáz</i>	Torpedeira	150	2/47 mm
<i>F-1</i>	Submersível	250	2 tubos/450
<i>F-3</i>	Submersível	250	2 tubos/450
<i>F-5</i>	Submersível	250	2 tubos/450
<i>Pernambuco</i>	Monitor Fluvial	650	2/120 mm
<i>Acre</i>	Canhoneira	150	1/87 mm
<i>Missões</i>	Canhoneira	150	1/87 mm
<i>José Bonifácio</i>	late	s/d	3/47 mm
4 avisos fluviais			
2 avisos mineiros			
TOTAL	31 navios 6 avisos		

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

APÊNDICE C

MARINHA BRASILEIRA AO TÉRMINO DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL (1945)

NOME	TIPO	DESLOCAMENTO TONELADAS	ARMAMENTO PRINCIPAL	FORÇA
<i>Minas Gerais</i>	Encouraçado	20.000	12/305 mm	Local - Salvador
<i>São Paulo</i>	Encouraçado	20.000	12/305 mm	Local - Recife
<i>Bahia</i>	Cruzador	3.150	10/120 mm	FNNE - Afundado
<i>Rio Grande do Sul</i>	Cruzador	3.150	10/120 mm	FNNE
<i>Belmonte</i>	Tênder	8.000	4/120 mm	FNNE
<i>Ceará</i>	Tênder	6.400	s/d	FNS - ForSub
<i>Almirante Saldanha</i>	Navio-Escola	3.300	s/d	Independente
<i>Marajó</i>	Navio-Tanque	7.930	1/120 mm	FNS
<i>Novais de Abreu</i>	Navio-Tanque	400	s/d	FNS
<i>Humaitá</i>	Submarino	1.890	1/120 mm e 6 TT	FNS - ForSub
<i>Tupi</i>	Submarino	615	1/101 mm e 6 TT	FNS- ForSub
<i>Timbira</i>	Submarino	615	1/101 mm e 6 TT	FNS- ForSub
<i>Tamoio</i>	Submarino	615	1/101 mm e 6 TT	FNS- ForSub
<i>Maranhão</i>	Contratorpedeiro	950	3/101 mm	FNS
<i>Marcelio Dias</i>	Contratorpedeiro	2.100	5/127 mm - AS	FNNE
<i>Mariz e Barros</i>	Contratorpedeiro	2.100	5/127 mm - AS	FNNE
<i>Greenhalgh</i>	Contratorpedeiro	2.100	5/127 mm - AS	FNNE
<i>Bauru</i>	Contratorpedeiro de Escolta	1.250	3/76 mm - AS	FNNE
<i>Beberibe</i>	Contratorpedeiro de Escolta	1.250	3/76 mm- AS	FNNE
<i>Bertioga</i>	Contratorpedeiro de Escolta	1.250	3/76 mm- AS	FNNE
<i>Babitonga</i>	Contratorpedeiro de Escolta	1.250	3/76 mm - AS	FNNE

<i>Benevente</i>	Contratorpedeiro de Escolta	1.250	3/76 mm - AS	FNNE
<i>Bracuí</i>	Contratorpedeiro de Escolta	1.250	3/76 mm - AS	FNNE
<i>Baependi</i>	Contratorpedeiro de Escolta	1.250	3/76 mm - AS	FNNE
<i>Bocaina</i>	Contratorpedeiro de Escolta	1.250	3/76 mm - AS	FNNE
<i>Carioca</i>	Corveta	600	1/120 mm - AS	FNNE
<i>Cananeia</i>	Corveta	600	1/120 mm - AS	FNNE
<i>Camocim</i>	Corveta	600	1/120 mm - AS	FNNE
<i>Cabedelo</i>	Corveta	600	1/120 mm - AS	FNNE
<i>Caravelas</i>	Corveta	600	1/120 mm - AS	FNNE
<i>Camaquã</i>	Corveta	600	1/120 mm - AS	FNNE - Afundado
<i>Rio Branco</i>	Corveta	800	2/47 mm - AS	FNNE
<i>Jaceguai</i>	Corveta	800	2/47 mm - AS	FNNE
<i>Matias de Albuquerque</i>	Corveta	680	1/47 mm	FNS
<i>Felipe Camarão</i>	Corveta	680	1/47 mm	FNS
<i>Henrique Dias</i>	Corveta	680	1/47 mm	FNS
<i>Fernandes Vieira</i>	Corveta	680	1/47 mm	FNS
<i>Vital de Negreiros</i>	Corveta	680	1/47 mm	FNS
<i>Barreto de Menezes</i>	Corveta	680	1/47 mm	FNS
<i>Graúna</i>	Caça-Submarino	280	1/76 mm - AS	FNNE
<i>Goiana</i>	Caça-Submarino	280	1/76 mm - AS	FNNE
<i>Guaporé</i>	Caça-Submarino	280	1/76 mm - AS	FNNE
<i>Gurupi</i>	Caça-Submarino	280	1/76mm - AS	FNNE
<i>Gurupá</i>	Caça-Submarino	280	1/76 mm - AS	FNNE
<i>Guaíba</i>	Caça-Submarino	280	1/76 mm - AS	FNNE
<i>Guajará</i>	Caça-Submarino	280	1/76 mm - AS	FNNE
<i>Grajaú</i>	Caça-Submarino	280	1/76 mm - AS	FNNE
<i>Javari</i>	Caça-Submarino	130	1/76 mm - AS	FNNE
<i>Jutai</i>	Caça-Submarino	130	1/76mm - AS	FNNE
<i>Juruá</i>	Caça-Submarino	130	1/76 mm - AS	FNNE
<i>Juruena</i>	Caça-Submarino	130	1/76 mm - AS	FNNE
<i>Jaguarão</i>	Caça-Submarino	130	1/76 mm - AS	FNNE
<i>Jaguaribe</i>	Caça-Submarino	130	1/76 mm - AS	FNNE
<i>Jacuí</i>	Caça-Submarino	130	1/76 mm - AS	FNNE
<i>Jundiá</i>	Caça-Submarino	130	1/76 mm - AS	FNNE
<i>Parnaíba</i>	Monitor	600	1/152 mm	FNS/FMG
<i>Paraguassu</i>	Monitor	650	1/152 mm	FNS/FMG
<i>Pernambuco</i>	Monitor	650	2/120 mm	FMG
<i>Potengi</i>	Navio-Tanque Fluvial	600	s/d	FMG
<i>Oiapoque</i>	Aviso Fluvial	200	2/37 mm	FMG
<i>Vital de Oliveira</i>	Navio-Auxiliar	1.300	2/47 mm	FNS - Afundado
<i>José Bonifácio</i>	Navio-Auxiliar	1.800	2/47 mm	FNS
<i>Almirante Frontin</i>	Navio-Auxiliar	1.300	2/47 mm	FNS
<i>Amapá, Mário Alves</i>	Dois Canhoneiras	-	-	FAM
<i>Classe Maria do Couto</i>	Três navios mineiros de porto	340	2/37 mm	FNS
<i>Aníbal de Mendonça</i>	Quatro rebocadores	570	2/47 mm	FNS
TOTAL	72 navios			

FNNE – Força Naval do Nordeste; AS – Armamento Antissubmarino; FAM – Flotilha do Amazonas; FNS – Força Naval do Sul; FMG – Flotilha do Mato Grosso. Fonte: Compilação de diversas fontes, elaborada pelo autor

APÊNDICE D
NÚMERO DE DIAS DE MAR DA FORÇA NAVAL DO NORDESTE ENTRE
OUTUBRO DE 1942 E JUNHO DE 1945

NOME	TIPO	DIAS DE MAR	NÚMERO DE COMBOIOS	OBS
Bahia	Cruzador	357	67	Afundado
<i>Rio Grande do Sul</i>	Cruzador	360,5	61	-
<i>Marcílio Dias</i>	Contratorpedeiro	216	9	-
<i>Mariz e Barros</i>	Contratorpedeiro	185,5	9	-
<i>Greenhalgh</i>	Contratorpedeiro	173	8	-
<i>Bauru</i>	Contratorpedeiro de Escolta	188	6	-
<i>Beberibe</i>	Contratorpedeiro de Escolta	196,5	11	-
<i>Bertioga</i>	Contratorpedeiro de Escolta	194	8	-
<i>Babitonga</i>	Contratorpedeiro de Escolta	79	0	-
<i>Benevente</i>	Contratorpedeiro de Escolta	117	4	-
<i>Bracuí</i>	Contratorpedeiro de Escolta	175,5	4	-
<i>Baependi</i>	Contratorpedeiro de Escolta	122	3	-
<i>Bocaina</i>	Contratorpedeiro de Escolta	89	0	-
<i>Carioca</i>	Corveta	391,5	69	-
<i>Cananeia</i>	Corveta	366	64	-
<i>Camocim</i>	Corveta	343,5	47	-
<i>Cabedelo</i>	Corveta	400	74	-
Caravelas	Corveta	394	77	Navio com mais participações em comboios
Camaquã	Corveta	130,5	52	Afundada
<i>Rio Branco</i>	Corveta	312,5	50	-
<i>Graúna</i>	Caça-Submarino	186	29	-
<i>Goiana</i>	Caça-Submarino	237	28	-
Guaporé	Caça-Submarino	427	62	Navio com mais dias de mar
<i>Gurupi</i>	Caça-Submarino	377	58	-
<i>Gurupá</i>	Caça-Submarino	302	40	-
<i>Guaíba</i>	Caça-Submarino	297,5	42	-
<i>Guajará</i>	Caça-Submarino	233	22	-
<i>Grajaú</i>	Caça-Submarino	227,5	34	-
<i>Javari</i>	Caça-Submarino	218	34	-
<i>Jutai</i>	Caça-Submarino	267	61	-
<i>Juruá</i>	Caça-Submarino	247	36	-
<i>Juruena</i>	Caça-Submarino	257	37	-
<i>Jaguarão</i>	Caça-Submarino	249	61	-
<i>Jaguaribe</i>	Caça-Submarino	197,5	48	-
<i>Jacuí</i>	Caça-Submarino	218,5	51	-
<i>Jundiá</i>	Caça-Submarino	201,5	46	-
<i>Belmonte</i>	Tênder	7,5	0	-
TOTAL	37 navios	8.941		Média de 241,5 dias de mar por navio

Fonte: Compilação de *A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial*, de Arthur Oscar Saldanha da Gama, 1982, Editora Capemi, elaborada pelo autor