

Brasil, Estados Unidos e Argentina no “caso dos contratorpedeiros”, 1937

*Brazil, United States and Argentina in the
“case of destroyers”, 1937*

DOI: [10.5752/P.2317-773X.2016v4.n3.p75](https://doi.org/10.5752/P.2317-773X.2016v4.n3.p75)

Ludolf Waldmann Junior¹

1. Doutorando em Ciência Política pela UFSCar. Fez período sanduíche no King's College London. Bolsista FAPESP. Orcid: orcid.org/0000-0003-1668-3785

Recebido em: 10 de outubro de 2016

Aprovado em: 19 de março de 2017

RESUMO

A relação entre Brasil e Argentina foi historicamente marcada por sua rivalidade, que ocasionalmente se manifestava em crises diplomático-militares. Uma destas ocorreu em agosto de 1937, quando o Brasil e os Estados Unidos negociaram a cessão de contratorpedeiros para a Marinha Brasileira. Desde meados da década, o governo Vargas se esforçava para cumprir um programa de renovação naval, com objetivo de reestruturar a obsoleta esquadra nacional. O cenário internacional oferecia grandes oportunidades para os brasileiros, pois a polarização acirrava a disputa pelo fornecimento de armamentos e pelo posicionamento do Brasil no quadro de alianças. Washington, sob orientação da política da boa vizinhança e alarmados com a influência do Eixo na América Latina, decidiram negociar com os brasileiros a despeito da resistência isolacionista em seu Congresso, oferecendo a cessão de seis contratorpedeiros para o Brasil. Entretanto, surgiram fortes críticas ao acordo tanto na opinião pública norte-americana como na comunidade internacional, especialmente na Argentina. Assustados com as reações contrárias internas e externas, Washington recuou, para desapontamento dos brasileiros. Partindo das noções clássicas de diplomacia naval e da teoria do equilíbrio de poder, nosso objetivo é entender as razões e motivações, sob perspectiva de política interna e externa, dos principais países envolvidos, bem como a repercussão internacional do acordo.

Palavras-Chave: Contratorpedeiros. Relações Brasil-Estados Unidos. Relações Brasil-Argentina. Relações Estados Unidos-América Latina.

ABSTRACT

The relationship between Brazil and Argentina was historically known for its rivalry, which occasionally manifested in diplomat-military crisis. One crisis occurred in August 1937, when Brazil and United States negotiated the cession of destroyers to the Brazilian Navy. Since mid-1930s, Vargas government struggled to accomplish a naval renovation plan, to restructure the obsolete Brazilian fleet. The international scenario offered great opportunities to the Brazilian, as the polarization intensified the dispute to supply armaments and for the position of Brazil on the system of alliances. Washington, under the Good Neighbor Policy and alarmed with the growing Axis presence in Latin America, decided to negotiate with the Brazilians despite the isolationist

Congress resistance, offering six destroyers to Brazil. However, a strong criticism arouses against the agreement both in the American public opinion as well in the international community, especially from Argentina. Alarmed by the negative internal and external reactions, Washington gave up, for Brazilian dismay. Proceeding from the classical notions of naval diplomacy and balance of power theory, my goal is to understand the reasons and motivations, in view of domestic and foreign policy, of the main countries involved as well the international effects of the agreement.

Keywords: Destroyers. Brazil-United States relations. Brazil-Argentina relations. United States-Latin America relations.

Introdução

Em 7 de agosto de 1937, o então presidente da Comissão de Marinha do Senado dos Estados Unidos, David Walsh, apresentou uma proposta que autorizava o presidente Franklin Roosevelt a oferecer, por meio de arrendamento, seis velhos contratorpedeiros ao Brasil. A requisição do senador fora um pedido formulado pelo Departamento de Estado, na figura de seu titular, Cordell Hull.²

2. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.1, 8 de agosto de 1937.

A proposta de Walsh acabou revelando-se bastante polêmica, atraindo a oposição de vários congressistas e organizações isolacionistas, pró-paz e antibelicistas. A controvérsia, porém, não se restringiu ao ambiente doméstico norte-americano. Importes setores na imprensa de outros países passaram a criticar a proposta do senador, acusando-a de fomentar o armamentismo e de ameaça para a paz na América do Sul. Os maiores e mais incisivos protestos vieram da Argentina, que manifestou sua contrariedade à medida numa declaração oficial para a imprensa por meio de seu chanceler, Carlos Saavedra Lamas.

A forte resistência interna e externa à medida acabou tendo resultados. Cerca de duas semanas depois, os governos Vargas e Roosevelt soltaram uma nota conjunta, na qual buscaram minimizar a polêmica e renunciaram ao acordo de arrendamento. O assunto acabou sendo adiado nos debates do Congresso norte-americano, porém foi apenas questão de tempo até que fosse abandonado.

Esse episódio ficou conhecido como o “caso dos *destroyers*” ou “caso dos contratorpedeiros” e teve importantes consequências. Por esta razão, é frequentemente citado em obras que analisam este período. Hilton (1977), por exemplo, aponta que a atitude argentina elevou significativamente as tensões entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires, suficiente para criar um senso de urgência entre os militares brasileiros de que necessitavam imediatamente de novos armamentos. Para Bandeira (2010) e McCann (2009), a crise dos contratorpedeiros combinou-se com a grave crise política interna no Brasil que ocorria naquele momento, contribuindo para a decisão das Forças Armadas participarem do golpe de Estado que levou a proclamação do Estado Novo. O último autor também afirmou em outro trabalho (1995), assim como Seitenfus (2003), que do ponto de vista da política externa o desfecho do caso significou um duro revés para os Estados Unidos, num momento em que Washington estava engajado numa disputa com Berlim pelo posicionamento brasileiro no cada vez

mais explosivo cenário internacional. A decepção das lideranças brasileiras, especialmente militares, teria influenciado a voltarem-se para os europeus em busca de armamentos.

De qualquer modo, apesar de muito citado, o “caso dos contratorpedeiros” não foi estudado mais detalhadamente. Tendo isso em consideração, nosso objetivo neste trabalho é analisar o episódio, entendendo as motivações do posicionamento de Brasil, Estados Unidos e Argentina em relação à cessão dos navios e do impasse que surgiu, sob a perspectiva da política externa e interna desses países, bem como a repercussão internacional do caso. Para isso, buscamos compreender o episódio dentro das perspectivas de diplomacia naval e equilíbrio de poder. Nossa hipótese é que a crise dos contratorpedeiros revela dois elementos da política brasileira perante a Argentina: de um lado, representa o esforço brasileiro para aumentar seu poderio militar-naval perante seu principal rival e, de outro, um esforço de aproximação com os Estados Unidos. Os norte-americanos, por outro lado, buscavam assegurar o apoio brasileiro diante de um cenário internacional cada vez mais tenso, enquanto os argentinos buscaram manter sua superioridade militar-naval e impedir que Washington afetasse o equilíbrio favorável a Buenos Aires na balança de poder sul-americana.

Para isso, iniciamos nossa análise buscando entender alguns aspectos da diplomacia naval e da teoria do equilíbrio do poder, bem como verificar o impacto da histórica rivalidade entre brasileiros e argentinos nas suas decisões de política externa e naval.

Diplomacia, navios de guerra e rivalidade

Forças militares sempre foram um componente importante das relações entre Estados. Elas influenciam nas considerações estratégicas, representam o poder de um país e têm valor instrumental como parte das ferramentas diplomáticas disponíveis aos estadistas. Evidentemente, cada uma das forças armadas – terrestres, navais ou aéreas – têm características singulares, que as torna mais ou menos eficientes para determinadas funções em política externa.

Booth (1980) buscou entender justamente as características e usos do poder naval como instrumento de diplomacia. Na sua visão, as marinhas possuíam particularidades que as tornavam excelentes ferramentas de política externa. Navios de guerra são sistemas de armamentos versáteis, apresentam um caráter gradual (podem rapidamente se aproximar ou retirar-se conforme os ditames da diplomacia sem exigir grandes custos políticos), têm ampla mobilidade, acessibilidade, capacidade de permanecer longos períodos e de projetar força em terra, além de serem altamente simbólicos – especialmente os vasos maiores – pois representam o poder e os compromissos do Estado ao qual pertencem.³ Neste sentido, é interessante a ideia de Martin (1967) de que as belonaves são pequenas peças móveis de soberania nacional, o que as fazem especialmente úteis para simbolizar a nação de onde vêm.

Ainda segundo Booth (1980), quando as marinhas são usadas como instrumento de diplomacia, elas empregam tradicionalmente cinco táti-

3. Para Booth (1980), as marinhas também apresentam algumas desvantagens quando usadas como instrumentos de política externa. Algumas situações podem estalar e se modificar tão rapidamente que a relativa lentidão dos navios pode os eliminar do jogo diplomático. Com exceção da ameaça do uso da força, seus efeitos são apenas indiretos, dependendo da influência na opinião daqueles em contato com os navios. Quando se deslocam, as belonaves podem ter efeitos inesperados, como produzir esperanças, compromissos e hostilidades não calculados. Também raramente conseguem o efeito desejado por sua própria atuação, necessitando estar em concerto com as demais ferramentas diplomáticas. Finalmente, o uso de navios muitas vezes pode ser sentido apenas na linha litorânea e não no interior; muitas vezes, é muito mais eficiente o uso de aviões e exércitos na fronteira.

cas básicas. A primeira são as demonstrações de poderio naval, que têm o objetivo de ameaçar em usar, ou em última instância utilizar e empregar a força no mar ou projetá-la na terra com o objetivo de dissuadir ações não amistosas. A segunda é a distribuição de operações específicas, na qual uma belonave ou mais são empregadas em operações específicas (como exercícios) destinadas a transmitir sinais para outros Estados. Outras duas outras táticas envolvem a visita em portos estrangeiros: tanto as visitas operativas (quando os navios e tripulação buscam descanso e provisões) e que são usadas para fins políticos como as visitas específicas de “boa vontade”, quando a visita é programada e concebida como um gesto político. Finalmente, há a ajuda naval, que envolve tanto a venda/fornecimento de vasos de guerra como uma ampla gama de atividades de auxílio, como missões navais, varredura de minas, auxílio técnico, etc.

4. FALTAS, S. *Arms Market and Armament Policy: The Changing Structure of Naval Industries in Western Europe*. Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1986.

Faltas⁴, por sua vez, ressaltou a importância de fatores políticos nas vendas e transferências de armamentos, especialmente de equipamentos bélicos tão visíveis e simbólicos como os navios de guerra. Segundo ele,

Considerações de política externa e outros fatores políticos afetam cada decisão específica de importar ou exportar navios. Compradores e vendedores podem utilizar as negociações de vendas de armas para reforçar ou desafiar esferas de influências existentes. Negociações de vendas de armas estão habitualmente vinculadas a outros tipos de negociações de relações político- militares e econômicas (FALTAS, 1986, p. 58 apud MARTINS FILHO, 2015, p. 97).

O autor também lembra que as transferências de armamentos também contribuem para estabelecer e manter relações informais de dependência e influência política. Os fornecedores usam a transferência de material bélico para aumentar sua preponderância em outro país, tanto dentro ou fora de sua esfera de influência. De outro lado, os importadores usam as negociações de armamentos para atrair ou aumentar o apoio de uma potência para suas políticas ou reduzir sua dependência de um único fornecedor (FALTAS apud MARTINS FILHO, 2015).

Finalmente é preciso destacar que nem sempre a diplomacia naval terá sucesso ou será tomada por processos racionais que buscam decisões ótimas. Conforme aponta Booth (1980), a formulação desse tipo específico de diplomacia, assim como de uma política externa qualquer, envolve uma articulação de interesses e objetivos de diversas organizações no interior do Estado. Dessa maneira, muitas vezes as instituições têm agendas diferentes e contraditórias. A ação final da diplomacia naval, por sua vez, é o resultado deste jogo de barganhas entre as organizações governamentais e, portanto, não necessariamente racional ou previsível.

Neste sentido, neste trabalho buscamos entender os esforços norte-americanos para fornecer os contratorpedeiros ao Brasil como um ato de diplomacia naval, com o objetivo de conseguir o apoio brasileiro para a política pan-americana de Washington – marcada pela perspectiva da boa-vizinhança – no momento em que a crise internacional se agravava. As reticências do Congresso em relação ao acordo, de outro lado, revelam as tensões interiores no Estado norte-americano derivados da disputa dos atores pelo controle da política externa do país.

Tendo em vista a dinâmica da rivalidade regional de Argentina e Brasil, ganha relevância a perspectiva do equilíbrio de poder. Tal

teoria é um dos princípios básicos da tradição realista nas Relações Internacionais. A ideia tem uma longa trajetória que remonta aos realistas clássicos, mas que ganhou maior centralidade no campo a partir dos trabalhos de Kenneth Waltz, fundador da escola neorrealista. Segundo este autor (1979), as políticas de equilíbrio de poder vão surgir diante de duas condições básicas do sistema internacional: a existência da anarquia em nível sistêmico e de unidades (Estados) cujo objetivo mais básico é sobreviver. Considerando o cenário internacional de incerteza e diante da distribuição relativa de capacidades ser desigual entre as unidades do sistema, os Estados buscam criar um determinado equilíbrio de poder em relação aos demais países como forma de assegurar sua sobrevivência, especialmente diante de potências em ascensão. Para isso, agem através de duas formas básicas: balanceando internamente, no qual o Estado se fortalecer a partir de esforços internos, como buscar aumentar suas capacidades econômicas e força militar, e balanceando externamente, através da formação de alianças ou coalizões.

Os Estados tendem a realizar uma política de balanceamento externo por duas razões: em primeiro lugar, sentem que precisam colocar freios no crescimento de um potencial país hegemônico antes que este fique forte demais e ameace sua sobrevivência. Em segundo lugar, entrar numa coalizão com Estados mais fracos aumentam as chances de que o novo membro terá grande influência nas decisões da aliança. Outra opção disponível é a de se alinhar com a potência mais forte, tornando um adversário potencial em aliado. Assim, o Estado mais fraco espera agradar a potência – e assim evitar que esta ganhe poder às suas custas – bem como pode esperar ganhar algum espólio caso essa potência consolide sua hegemonia (MEARSHEIMER, 2013).

O realismo neoclássico, escola mais recente da tradição realista, também se dedicou a analisar a teoria do equilíbrio de poder. De modo geral, os realistas neoclássicos afirmam que, a despeito da importância de variáveis sistêmicas para os resultados da política internacional, a política doméstica dos Estados tem importância ao criar restrições e vetos que afetam as decisões de política externa. Segundo esta perspectiva, a política externa de um país é formulada por uma elite governamental situada entre as arenas doméstica e internacional – o executivo de política externa – que tem o objetivo de identificar e avaliar as mudanças no equilíbrio de poder global ou regional. Evidentemente, essa elite é influenciada por grupos domésticos, que muitas vezes estão mais preocupados com a disputa de poder interna, o que pode afetar a capacidade de se realizar uma política de balanceamento adequado (LOBELL, 2009).

Cabe questionar aqui a importância da teoria de equilíbrio de poder quando se consideram os subsistemas internacionais, como os regionais. Na visão de Mearsheimer (2013), potências hegemônicas regionais se esforçam em manter o controle em seus subsistemas ao impedir que outros Estados fortes extra-regionais consigam minar seu domínio. Já para Lobell (2009), as potências regionais lidam com mais desafios do que as potências globais: tratam com ameaças em nível sistêmico, subsistêmico ou regional e também na arena doméstica. Assim, a política externa pode responder a diferentes ameaças em diferentes níveis e os líderes de

política externa podem agir internacionalmente de modo a influenciar disputas de poder em nível doméstico ou regional.

Neste sentido, a teoria de equilíbrio de poder ajuda a compreender não só a preocupação de Argentina e Brasil com o poder militar do outro, como também ajuda a elucidar o papel dos Estados Unidos, potência hegemônica regional, nesta relação. Neste sentido, a cessão dos contratorpedeiros era vista como uma política de balanceamento pelo Rio de Janeiro: fortalecia o país vis-à-vis com Buenos Aires, aumentando o poder militar brasileiro tanto com a adição dos navios como pela aliança com os Estados Unidos, bem como atendia aos interesses de importantes atores domésticos. Para a Argentina, impedir a transferência das belonaves se ligava ao jogo de poder regional ao impedir que o Brasil diminuísse a vantagem militar platina como também mantinha a potência hegemônica continental fora dos assuntos do Cone Sul e também atendia importantes interesses domésticos. Do lado norte-americano, a cessão dos navios ligava-se sobretudo às questões de nível sistêmico e doméstico: de um lado, impedia que potências globais interferissem em sua área de influência e fortaleceria a posição do governo Roosevelt perante a oposição republicana.

Outra importante questão para a análise da “crise dos contratorpedeiros” é a histórica rivalidade entre as duas grandes nações sul-americanas: Argentina e Brasil. Conforme observa Winand (2015), a competitividade dos dois países tem origens nas disputas territoriais e na construção da identidade nacional.⁵ Com o fim da Guerra do Paraguai e com a consolidação dos Estados nacionais na Bacia do Prata, este padrão passou a se atrelar à dinâmica do equilíbrio de poder no Cone Sul. Conforme apontam Russel e Toklatian (2003), a partir de então há uma forte disputa pela influência nos demais países da região, ocasionalmente permeada por corridas armamentistas, onde a conquista da supremacia regional e isolamento do outro foram objetivos centrais na política externa de ambas nações. Nessa perspectiva, ganha importância a teoria de equilíbrio de poder.

A derrota paraguaia no conflito sul-americano levou este país para a órbita de Buenos Aires, causando uma inversão na balança de poderes regional em favor da Argentina (WINAND, 2015). Essa mudança coincidiu com o início do apogeu econômico argentino, o que reforçou as ideias neste país de um sentido de superioridade sobre o restante da região, inclusive no plano racial, que justificava uma posição hegemônica. O Brasil passa a ser percebido como rival não só pelos dirigentes argentinos, mas também pelos intelectuais nacionalistas (RUSSEL; TOKLATIAN, 2003).

Entretanto, mais ou menos simultaneamente, novos componentes começaram a afetar a balança de poder sul-americana. A emergência do Chile como uma força considerável na região após a Guerra do Pacífico (1879-1883) trouxe novas preocupações para Buenos Aires. Os países competiam pela posse de territórios patagônicos e a Argentina passou a temer que ficasse política e militarmente comprimida entre o Brasil e o Chile. Assim, a diplomacia argentina passou a adotar uma atitude mais pragmática com os vizinhos: toda vez que as relações com Santiago se

5. Segundo Winand (2015), a identidade brasileira foi construída em oposição ao restante da América Latina: era de um país de dimensões continentais, empenhado na manutenção de sua integridade territorial e identificado como gigante obstinado em alcançar seu destino, a Argentina construiu sua identidade a partir da imagem do Vice-Reino da Prata. Com isso, surgiu uma popular ideia em Buenos Aires de que a Argentina, como sucessora natural do da antiga administração colonial, era destinada a controlar todos os territórios administrados pela antiga organização colonial. Essa percepção, traduzida no ideário da “Grande Argentina”, foi bastante popular no país durante o século XIX e em parte do XX.

deterioravam, adotava atitudes mais flexíveis com Rio de Janeiro, fazendo o inverso toda vez que novas tensões atormentavam a Bacia do Prata (BANDEIRA, 2010).

Durante as primeiras décadas do século vinte, a rivalidade entre Buenos Aires e Rio de Janeiro ganhou novos elementos. De um lado, a aprovação de um extensivo programa naval brasileiro acirrou os ânimos e provocou uma corrida armamentista na América do Sul; de outro, a crescente presença norte-americana passou a ser sentida na região, especialmente a partir da Primeira Guerra Mundial. A relação Argentina e Brasil, neste momento, passa a ser caracterizada por uma “cordialidade desconfiada”, onde a rivalidade teve um impacto maior do que os esforços para cooperação (WINAND, 2015).

A transição da hegemonia britânica para a norte-americana durante as primeiras décadas do século XX foi um elemento importante. A Argentina orientou sua política externa neste período para o europeísmo e oposição aos Estados Unidos. No entendimento dos dirigentes argentinos, as relações mais estreitas com a Europa e especialmente a Grã-Bretanha foram cruciais para permitir ao país se integrar com grande êxito a economia mundial como exportador de matérias primas e alimentos. Os Estados Unidos, por outro lado, não ofereciam boas perspectivas aos argentinos, tanto em razão das barreiras protecionistas norte-americanas como pela baixa complementariedade das duas economias (RUSSEL e TOKLATIAN, 2003). Há que se considerar também os temores argentinos em relação ao imperialismo norte-americano, manifesto em diversas intervenções desse país na América Latina. Como resposta, Buenos Aires buscou estreitar seus laços com as nações hispano-americanas menores por esta razão, passando a se ver como um rival dos Estados Unidos pela liderança regional (PETERSON, 1970).

Da perspectiva brasileira, as relações com os Estados Unidos eram vistas de maneira mais positiva. Durante este período, especialmente a partir da Grande Guerra, Washington passou a ser o principal parceiro econômico do Rio de Janeiro, o que teria importantes reflexos nas relações bilaterais dos dois países. Sob liderança do Barão do Rio Branco, o Brasil buscou estreitar as relações com os norte-americanos, numa maneira de ao mesmo tempo neutralizar a ameaça militar argentina, garantir uma supremacia compartilhada sobre a América do Sul e avançar o intercâmbio econômico entre os dois países (BUENO, 2010). Estas divergências na relação com os Estados Unidos teriam impacto na relação de rivalidade entre Brasil e Argentina, com consequências duradoras.

Segundo Hilton (1985), em razão da rivalidade, a imagem da Argentina para as lideranças diplomáticas brasileiras foi bastante consistente durante grande parte do século XX. Entretanto, como essa percepção de Buenos Aires se refletiu na política externa brasileira? Para o autor, esta política comumente era composta por quatro elementos principais: 1) a expansão das capacidades defensivas, especialmente através da aquisição de armamentos modernos e/ou do desenvolvimento de uma indústria de defesa; 2) uma política de contenção perante a Argentina, através da manutenção de cordialidade oficial e da intensificação do comércio bilateral; 3) manutenção de uma relação especial com os Estados Unidos; 4) expansão dos laços com outros países menores na Bacia do Prata.

Em nossa hipótese, a crise dos contratorpedeiros revela dois elementos da política brasileira perante a Argentina: de um lado, representa o esforço brasileiro para aumentar seu poderio militar-naval e, de outro, um esforço de aproximação com os Estados Unidos. Por fim, devemos acrescentar também a busca por uma posição de liderança regional através do fortalecimento da força naval brasileira.

A competição naval argentino-brasileira

A rivalidade entre as duas nações sul-americanas frequentemente se manifestou na busca de novos armamentos, o que ocasionalmente gerou corridas armamentistas e crises diplomáticas entre elas. Durante a primeira metade do século XX, a competição naval foi fonte de grande parte das tensões políticas argentino-brasileiras.

A disputa naval argentino-brasileira tem origem nos conflitos entre os dois países no século XIX. De modo geral, o Rio de Janeiro possuía uma grande superioridade naval sobre o restante da América do Sul e permitiu ao Brasil obter grandes vantagens militares nos conflitos internos e externos do Império (VIDIGAL, 1985).⁶ A Argentina, por sua vez, virtualmente não possuía uma marinha de guerra até a presidência de Domingo Sarmiento, que transformou a *Armada Argentina* visando a criação de uma força fluvial moderna destinada a proteger o país de um possível ataque brasileiro (SCHEINA, 1988).

No último quarto do século XIX, a *Armada* se expandiu, passando a se constituir numa considerável esquadra com capacidade oceânica. O expressivo crescimento econômico argentino e a disputa com o Chile pelos territórios patagônicos foram elementos centrais para essa expansão. Esse conflito alimentou um maior desenvolvimento das esquadras destes países, que tornaram-se as maiores forças navais sul-americanas a partir de vultosas aquisições na Europa. Em 1902, por ocasião dos Pactos de Maio, foram assinados acordos com puseram fim às disputas territoriais e, após concordarem em reduzir parte de suas forças navais, se estabeleceu uma política de “equivalência discreta” entre as esquadras dos dois países, bem como não aumentar a frota sem um aviso prévio (OYARZÁBAL, 2005).

De outro lado, a Marinha do Brasil acabou ficando estagnada. As dificuldades econômicas do pós-guerra, o fim da construção naval nacional – que foi afetada decisivamente pela revolução tecnológica liberada pela Revolução Industrial – bem como problemas políticos contribuíram para este estado. A decadência naval brasileira tornou-se mais grave logo após da Proclamação da República. Poucos anos após o início do período republicano – inaugurado por um golpe executado pelo Exército – as relações entre o governo com a Marinha foram tensas, culminando na Revolta da Armada. Ao final das hostilidades, a força naval brasileira ficou em ruínas e sua capacidade de combate era praticamente nula (VIDIGAL, 1985).

Com a melhora da situação econômica brasileira no início do século XX e o apoio do então chanceler, Barão do Rio Branco,⁷ o Brasil decidiu aumentar seu poderio naval. A Marinha, então, dividiu-se sobre as opções de novos navios. Inicialmente, decidiu-se pela compra de um número maior de embarcações, sem apostar todos os recursos em na-

6. Ao final da Guerra do Paraguai, a esquadra brasileira era apenas superada em números de unidades, numa escala global, por Grã-Bretanha, Rússia, Estados Unidos e Itália (VIDIGAL, 1985).

7. Martins Filho (2010) lembra que, desde quando assumiu a chancelaria em finais de 1902, o Barão do Rio Branco demonstrou ter grande interesse em assuntos navais. Apesar de não estar diretamente envolvido com a definição do programa de aquisições navais, ele considerava bastante útil o fortalecimento do poder naval brasileiro na perspectiva da política externa do país. Devemos lembrar também que neste momento, o *navalismo* (versão marítima do militarismo) era uma temática importante em todo o globo e que o Barão estava engajado em consolidar as fronteiras brasileiras.

vios de “exagerado deslocamento”, porém acabou prevalecendo o grupo que defendia um número menor de navios porém com maior tamanho (MARTINS FILHO, 2010). Em 1906, o Brasil adquiriu uma moderna frota na Grã-Bretanha que contava com dois encouraçados *dreadnought* (classe *Minas Geraes*), então considerados um dos navios mais poderosos do mundo, além de dois cruzadores e dez contratorpedeiros.⁸

As aquisições brasileiras causaram grandes temores na Argentina, que viu seu rival setentrional ganhar uma vantagem naval incontestável. Em meio à crise diplomática que se seguiu, a chanceler argentino Estanislao Zeballos propôs uma saída radical para a crise: a Argentina deveria emitir um ultimato para o Brasil entregar um de seus *dreadnoughts*, reestabelecendo assim o equilíbrio naval, ou o país seria atacado pelos platinos. Entretanto, as ideias de Zeballos não avançaram, pois o jornal oposicionista *La Nación* divulgou os planos e o ministro acabou caindo (MARTINS FILHO, 2010).

A queda do chanceler diminuiu a gravidade da crise, porém não a solucionou. Pouco tempo depois, o governo platino anunciou um programa naval, que previa a aquisição de dois encouraçados superiores aos brasileiros (classe *Rivadavia*, com a opção de comprar um terceiro caso o Brasil fizesse o mesmo) e doze contratorpedeiros. O Chile, até então pouco envolvido na corrida naval, passou a temer as aquisições argentinas, decidindo adquirir *dreadnoughts* ainda mais poderosos (classe *Almirante Latorre*) e seis contratorpedeiros (MONTENEGRO, 2002). As tensões voltaram a aumentar com a decisão brasileira de encomendar um terceiro encouraçado, porém o país acabou abandonando tais planos. O início da Primeira Guerra Mundial pôs fim à corrida armamentista na região e os países europeus acabaram requisitando os navios sul-americanos em construção (SCHEINA, 1988).

Ao final da Grande Guerra, as marinhas sul-americanas se encontraram numa situação inusitada. Apesar de terem adquirido navios recentemente, o acelerado progresso tecnológico ocorrido durante o conflito mundial tornou suas esquadras obsoletas. O Brasil buscou-se modernizar com auxílio de uma missão naval fornecida pelos Estados Unidos ao mesmo tempo em que fez diversos programas navais. Entretanto, ao final da década de 1920, as dificuldades financeiras e políticas do Brasil permitiram que as únicas aquisições fossem um contratorpedeiro de segunda mão e um submarino moderno, além de modernizar seus encouraçados e cruzadores (VIDIGAL, 1985). Diante das dificuldades em competir por igual com a Argentina, os planos da Marinha passaram a ser mais modestos. Num relatório de 1931, o Estado Maior da Armada reconhecia a inferioridade naval brasileira perante o rival austral e previa ser muito difícil qualquer mudança neste status quo. Neste sentido, propunha fortalecer a esquadra nacional para ao menos servir de “poder latente” para contrabalançar o poderio platino.⁹

A política de modernização naval argentina teve muito mais sucesso do que a brasileira na década de 1920. Contando com recursos de um momento próspero, os planos dessa nação partiam da noção de que sua esquadra encontrava-se em inferioridade perante os vizinhos. Quatro pontos explicitavam isso na visão dos almirantes argentinos: o país não

8. Para ver mais sobre os programas navais brasileiros de 1904 e 1906, ver Martins Filho (2010). Ainda antes do início da Primeira Guerra Mundial, o Brasil também adquiriria três submarinos italianos (VIDIGAL, 1985).

9. BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório anual da Divisão de Planos do Estado Maior da Armada*. Rio de Janeiro, 1931.

10. Conforme apontado, com o início da Grande Guerra a Grã-Bretanha requisiou os navios sul-americanos em construção no país para uso de sua própria marinha. Um dos encouraçados chilenos em construção, o *Almirante Cochrane*, foi convertido em um porta-aviões (*HMS Eagle*); com o fim das hostilidades, apenas o *Almirante Latorre* foi entregue ao Chile (SCHEINA, 1988).

tinha completado o seu programa naval do pré-guerra (uma vez que a maioria dos contratorpedeiros acabou não sendo entregue ao país); sua esquadra encontrava-se obsoleta perante os avanços tecnológicos ocorridos na guerra; a chegada do *dreadnought* chileno,¹⁰ o navio mais poderoso da América do Sul; a modernização naval iniciada pelos brasileiros, que incluía a colaboração dos Estados Unidos através da missão naval. Para voltar a ficar numa situação mais confortável, os argentinos decidiram nortear sua política naval com o objetivo de que a *Armada* fosse forte o suficiente para derrotar cada uma das duas frotas rivais isoladamente e tornar muito problemática a união das duas forças em caso de guerra. (MONTENEGRO, 2002).

O programa naval argentino de 1926 previa a aquisição de várias unidades novas, incluindo dois cruzadores, cinco contratorpedeiros e três submarinos. Além destes navios, a *Armada* também buscou modernizar os seus encouraçados nos Estados Unidos. Com estas novas belonaves e diante das dificuldades de seus vizinhos em renovarem seu arsenal, a Argentina tornou-se a principal força naval na região, superando com folga o poderio de Brasil e Chile. A vantagem naval dos platinos aumentaria mais durante a década de 1930, quando foram encomendados em meados da década mais sete contratorpedeiros e um cruzador (MONTENEGRO, 2002). Segundo Scheina (1988), a superioridade argentina fora tão grande que ela teria implantado uma política de *two power standart*, cuja frota seria superior à brasileira e chilena somadas, além de reforçar a percepção do país platino de que rivalizava com os Estados Unidos pela liderança continental.

Vargas e seus almirantes

O vigoroso crescimento naval argentino contrastou com a estagnação da Marinha do Brasil no mesmo período. Quando Getúlio Vargas chegou à presidência, a força naval brasileira estava em péssimas condições, sobretudo quando comparada com sua congênere argentina. O novo governo se viu com navios obsoletos, poucas perspectivas de novas aquisições dada a crise econômica global e uma Marinha politicamente dividida.

O péssimo estado dos navios de guerra eram um exemplo óbvio do enfraquecimento do poder naval brasileiro. Um caso típico era dos contratorpedeiros da classe *Pará*, que tinham sido adquiridos no começo do século. As condições das embarcações eram tão precárias que o próprio ministro da Marinha reconhecia que os contratorpedeiros mal podiam navegar distantes da costa devido ao seu estado,¹¹ enquanto o Estado Maior da Armada sugeriu aos comandantes destes navios que navegassem apenas em velocidades “moderadas” tendo-se em conta a avançada idade deles, bem como para evitarem fazer disparos com canhões maiores sob riscos estruturais às embarcações (HILTON, 1977).

O estado ruim das embarcações brasileiras agravava os problemas de Vargas com a Marinha. A força naval brasileira fora largamente legalista durante a Revolução de 1930 e boa parte da oficialidade demonstrou simpatias pela causa paulista em 1932, ainda que em geral se empenhasse em sufocar a rebelião. Entretanto, particularmente ameaçador era o

11. BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1932.

flerte da Marinha com o movimento integralista (MARTINS et al, 1985). Para observadores estrangeiros, era visível a necessidade do presidente de obter apoio de seus marinheiros: enquanto um norte-americano afirmou que o governo precisaria alocar recursos para a renovação da Marinha, correndo risco de que oficiais “com mentalidade política” poderiam se colocar em “pé-de-guerra contra o governo”, um observador britânico avisava que era perigoso ficar testando a paciência da Marinha com promessas não cumpridas (HILTON, 1977, p. 189).

Se o cenário nacional aconselhava Vargas a reconstruir o poder naval brasileiro, os acontecimentos da primeira metade da década iriam convencê-lo ainda mais. A superioridade econômica e militar argentina sobre a Bacia do Prata era uma realidade incontestável, manifesta numa considerável influência sobre todos os países da região (BANDEIRA, 2010). O cenário se agravava quando os observadores brasileiros informavam que os governos argentinos intensificaram os gastos militares a partir daquela década. Entre as lideranças diplomáticas e militares brasileiras, existia a ideia de que a Argentina tinha embarcado num projeto expansionista, que naturalmente era ameaçador ao Brasil. O apoio de Buenos Aires ao Paraguai na Guerra do Chaco (1932-1935) parecia uma prova irrefutável do expansionismo argentino e algumas lideranças militares brasileiras temeram que a Argentina estava engajada em reconstruir o antigo Vice-Reino da Prata (HILTON, 1985).

O cenário internacional nebuloso e as tensões internas no Brasil levaram Vargas a apoiar incisivamente a reconstrução do poder naval do país, que passou a ter alguma prioridade na agenda governamental. Os primeiros passos foram tomados em 1932, quando o presidente aprovou um programa naval prevendo a aquisição de cruzadores, contratorpedeiros e submarinos. Esse programa, revisado durante os anos seguintes, norteou toda a modernização da esquadra na década de 1930.¹²

A decisão de se comprar embarcações modernas trouxe novas questões para a Marinha. Em primeiro lugar, não se construía um vaso de guerra no Brasil há décadas e o país simplesmente ainda não possuía indústria naval desenvolvida o suficiente para a construção de todas as novas belonaves desejadas, o que inevitavelmente levaria os brasileiros a buscar no mercado internacional. Entretanto, a existência de escassas reservas internacionais era um sério obstáculo para isso (ALVES, 2002). A solução encontrada pelas autoridades navais era de buscar acordos bilaterais que permitissem a troca de navios de guerra por matérias-primas e a partir de 1934 o Estado Maior da Armada, com endosso do Ministério da Fazenda, informou os estaleiros estrangeiros do interesse em fazer trocas em termos de compensação, dada a difícil condição cambial brasileira (HILTON, 1977).

No ano seguinte, o Brasil assinou acordos com a Alemanha sobre a premissa do comércio de compensação e com os Estados Unidos em termos mais liberais. Esses acordos marcaram o começo de uma disputa de influência sobre o Brasil que só terminaria por ocasião do alinhamento do Brasil aos Estados Unidos já durante a Segunda Guerra Mundial, no qual o Rio de Janeiro buscou negociar o máximo de vantagens possíveis dada a crescente rivalidade entre as duas potências. Um dos pontos essenciais

12. Para ver as alterações, ver BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1934; Id., *Relatório dos Serviços do Ministério da Marinha correspondente aos anos de 1937 – 1938 – 1939*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940.

desta disputa comercial tornou-se o fornecimento dos armamentos que o Brasil desejava. Apesar de que os documentos brasileiros apontavam os Estados Unidos como fonte lógica de armamentos e que havia uma boa vontade norte-americana para fornecê-los, a aquisição de equipamento bélico em Washington apresentava poucas vantagens aos brasileiros. O pagamento pelas armas teria que ser feito com as poucas divisas que o Brasil possuía e existiam sérias restrições legislativas nos Estados Unidos para a venda de equipamento bélico ao exterior (ALVES, 2002).

Apesar destas dificuldades, o Rio de Janeiro se esforçou para obter navios norte-americanos. No final de 1934, alarmado com os eventos da Guerra do Chaco, Vargas pediu para Osvaldo Aranha, então recém-nomeado embaixador em Washington, para consultar as possibilidades do Brasil adquirir alguns cruzadores, submarinos e canhoneiras fluviais nos Estados Unidos. Roosevelt, por sua vez, pediu para Aranha informar Vargas que nada fizesse em relação à frota antes de consultá-lo, pois decidira que faria de tudo para que as unidades desejadas pelos brasileiros fossem construídas nos Estados Unidos, em condições melhores e mais vantajosas (McCANN, 2009).

Em 1936 o Brasil iniciou uma série de negociações nos Estados Unidos e Grã-Bretanha para adquirir novos navios, bem como iniciou um programa nacional de construção naval para obter algumas das unidades desejadas. Naquele ano, a Marinha começou a fabricação de algumas belonaves no Brasil. Cabe observar que a missão naval americana teve uma importante atuação nesta empreitada, oferecendo todo o auxílio possível (VIDIGAL, 1985). Iniciou-se também negociações nos Estados Unidos para a aquisição de cruzadores e outros navios, entretanto existiam entraves legislativos para tal, o que levou a Marinha a encomendar seis contratorpedeiros (classe *Javary*) na Grã-Bretanha (SCHEINA, 1988).

Apesar do começo da renovação naval, o péssimo estado dos contratorpedeiros indicava a necessidade imediata de novas embarcações deste tipo. Aproveitando-se das conversas nos Estados Unidos para aquisição de equipamento bélico, Aranha negociou diretamente com Roosevelt a possibilidade de obter belonaves por outros meios e foi aí que surgiu a ideia do arrendamento de alguns contratorpedeiros que estavam na reserva da *US Navy* (SCHEINA, 1988). As negociações, realizadas sigilosamente, foram iniciadas em março daquele ano;¹³ quando Roosevelt visitou o Brasil alguns meses depois, discutiu a questão dos armamentos diretamente com Vargas (BANDEIRA, 2010). Todas essas conversas levaram ao acordo, que tornou-se público em meados do ano seguinte, quando o Departamento de Estado anunciou a oferta, por arrendamento, de seis contratorpedeiros ao Brasil.

Roosevelt, a Boa Vizinhaça e o Congresso

Os esforços da diplomacia norte-americana em fornecer os contratorpedeiros para o Brasil traziam o espectro de uma colaboração militar mais ampla entre os dois países, naturalmente inserida dentro da perspectiva da então política norte-americana para a região: a política da boa vizinhaça.

13. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.2, 11 de agosto de 1937.

No seu discurso inaugural sobre política externa, logo no começo de sua presidência em 1933, Roosevelt incluiu uma linha notável, porém vaga, que afirmava que “no campo da política mundial eu irei dedicar essa nação à política da boa vizinhança”.¹⁴ Inicialmente pensada para ser aplicada de modo geral, essa ideia acabou sendo identificada nas relações dos Estados Unidos com a América Latina e foi um dos principais legados de sua presidência (HERRING, 2008, p. 497).

As perspectivas gerais da política da boa vizinhança eram o relacionamento bom e pacífico entre todos os países do continente americano, sob a prevalência da não ingerência, da soberania dos Estados e o aumento do comércio regional. Com este novo enfoque, os Estados Unidos buscavam garantir a sua condição de potência hegemônica no continente, sob uma prática e discurso diplomáticos bastante agradáveis aos demais países. Dentro desta política, o Brasil era uma nação que tinha destaque (ALVES, 2002). Essa nova abordagem da diplomacia acabou obtendo grande popularidade na América Latina, que a identificava com a imagem pessoal de Roosevelt. A imprensa da região exaltava o presidente norte-americano, chamando-o de um “grande democrata” e apontando o *New Deal* como exemplo da reforma econômica necessária para a América Latina. Conforme as tensões na Europa e Ásia surgiram, em meados da década, a política da boa vizinhança passou a focar, de modo progressivo, a ideia de defesa hemisférica (HERRING, 2008).

A negociação do arrendamento dos contratorpedeiros para o Brasil se liga à crescente preocupação da política de boa vizinhança na perspectiva de colaboração militar, necessária para a execução de uma política de defesa hemisférica. Entretanto, para conseguir implementar qualquer cooperação militar com os latino-americanos, Roosevelt teria que lidar com um Congresso hostil às suas propostas e que estava comprometido com temas como pacifismo, antibelicismo e isolacionismo.

O isolacionismo tinha grandes raízes e história nos Estados Unidos. Crothers (2011) afirma que este fenômeno tem origem na própria cultura política norte-americana, baseada nos ideais de liberalismo e *excepcionalismo*.¹⁵ O isolacionismo tinha como mote que os Estados Unidos não deveriam se envolver em assuntos estrangeiros, dando prioridade para as questões internas ao país e assim evitar se envolver em conflitos externos. Dessa maneira, esperavam que não teriam sua segurança ameaçada e nem teriam interrupções no seu desenvolvimento econômico. Conforme aponta Herring (2008), os isolacionistas não eram organizados ou compartilhavam uma mesma ideologia; na verdade, estavam presentes em amplo espectro político ainda que encontrasse mais eco entre os republicanos.

O período entre as guerras mundiais foi marcado pelo forte sentimento isolacionista entre os norte-americanos por algumas razões. Em primeiro lugar, existia uma compreensão que a destruição causada na Grande Guerra só fora possível devido ao sistema de alianças existente na Europa; portanto, era necessário evitar compromissos militares com qualquer outro país. A Grande Depressão foi outro elemento que acentuou o sentimento: a situação econômica impunha a necessidade de se concentrar no combate à recessão, o que levou política externa a ser considerada pouco prioritária. Finalmente, a escalada das tensões na Eu-

14. Herring (2008) identifica que as fundações da política da boa vizinhança vinham do antecessor de Roosevelt, Herbert Hoover, porém ele não pôde fazer muito em razão da Grande Depressão.

15. Excepcionalismo refere-se a um ideal norte-americano de que os Estados Unidos são um lugar único no mundo, destinado aos supremos valores da liberdade, progresso, justiça e bem estar social (CROTHERS, 2011).

ropa e Ásia a partir de meados da década de 1930 deu novo impulso ao isolacionismo entre os norte-americanos, que preferiam manter seu país longe dos possíveis conflitos nestas regiões (HERRING, 2008).

O desejo de evitar a participação em novas guerras unia os isolacionistas com os pacifistas e antibelicistas. Estes últimos ganharam grande força nos Estados Unidos a partir da experiência da Primeira Guerra Mundial. De maneira geral, os horrores do conflito induziram uma onda de indignação contra as indústrias de armamento, pois se considerava que elas teriam incentivado as tensões políticas para lucrar com a guerra e as vendas de armas aos países beligerantes (SAMPSON, 1977).

Nos Estados Unidos o espírito antibelicista obteve considerável apoio popular. Em 1933, o senador republicano Gerald P. Nye, reconhecido como um vigoroso isolacionista e pacifista com grande retórica e estilo moralizador, iniciou uma campanha antibelicista no Senado, ao defender a criação de uma comissão especial para investigar a atuação das indústrias de armamentos, que, apelidada de Comitê Nye, foi organizada no ano seguinte. Ainda que a comissão não conseguiu revelar grandes esquemas internacionais, expôs as tendências do uso de subornos pelas indústrias de armamentos e que buscavam influenciar a opinião pública de acordo com seus interesses. Mais importante, o comitê também revelou que as embaixadas norte-americanas frequentemente apoiavam a venda de armas em países estrangeiros. Como resultado, houve um senso de condenação à agressiva venda de armamentos, e levantou a questão fundamental do controle de exportação de armas. Em 1935, fruto desses esforços, foi aprovado o Ato de Neutralidade, que impôs ao presidente um embargo na exportação de armas no evento de uma guerra entre países estrangeiros e foi um duro golpe para Roosevelt e Hull (SAMPSON, 1977).

O espírito antibelicista também teve grande influência nos esforços para a realização de acordos internacionais de desarmamento. Para se conter apenas aos armamentos navais, os Estados Unidos foram responsáveis por convocar a Conferência Naval de Washington, que tinha como objetivo limitar o número de navios de guerra das grandes potências e restringir a venda destes para outros países, assim evitando novas corridas armamentistas. Em 1931 e 1936 foram assinados novos tratados de limitação naval em Londres, que novamente tiveram grande apoio dos Estados Unidos (HERRING, 2008).

Este cenário apontava para as grandes dificuldades que Roosevelt teria para fornecer os navios de guerra desejados pelo Brasil. Entretanto, novos obstáculos também surgiram no panorama internacional, especialmente com a oposição argentina.

A oposição de Buenos Aires

A principal voz contrária ao arrendamento dos contratorpedeiros foi a Argentina. Ainda que a rivalidade com o Brasil fora um fator importante para que Buenos Aires decidisse fazer seus protestos, existiam outras razões de política externa e interna que também tiveram peso.

Importantes mudanças na política interna argentina ocorreram desde 1930. Neste ano, um golpe militar liderado pelo general José Félix

Uruburu põe fim a hegemonia política da União Cívica Radical e reestabelece um período conservador na Argentina, a chamada *Década Infame*, marcada pelo uso de fraudes eleitorais e perseguição aos adversários políticos. Cabe ressaltar que este foi o primeiro golpe militar da história moderna argentina, inaugurando uma era em que os militares argentinos tinham uma importância política cada vez maior (ROUQUIÉ, 1981).

O governo de Uruburu teve fim em 1932, substituído após eleições fraudulentas por outro presidente-general, Augustín Justo. O novo governo teve como prioridade a recuperação econômica do país, então sob efeitos da Grande Depressão, porém também deu especial atenção para suas forças armadas, algo que se refletiu nos aumentos orçamentários e projetos de modernização de equipamento, dois temas sensíveis para os militares argentinos (ROUQUIÉ, 1981).

A política externa também ganhou destaque no governo Justo, sob comando de Carlos Saavedra Lamas. O novo chanceler assumiu seu posto numa conjuntura difícil, quando as mudanças no comércio internacional dificultavam a manutenção da tradicional orientação pró-Grã-Bretanha da diplomacia argentina. A nova realidade era que Londres já não tinha capacidades econômicas de manter os laços especiais com o país sul-americano (RUSSEL; TOKATLIAN, 2003). Para piorar, a Grande Depressão teve como efeito um reforço das relações nas relações coloniais dentro do Império Britânico, o que inevitavelmente significou uma redução do mercado do país europeu para os produtos argentinos (PETERSON, 1970).

O difícil cenário levou a uma divisão na sociedade argentina sobre quais deveriam ser as novas prioridades de sua política externa. Havia grupos que defendiam uma maior aproximação com o Brasil ou com os Estados Unidos – este último já como um dos maiores parceiros comerciais, porém incapaz de oferecer um vínculo especial como aquele antes desfrutado com a Grã-Bretanha – como forma de diversificar os mercados externos, mas a elite governante do país receava tomar tal posição. Como resultado, Saavedra Lamas dirigiu a política externa argentina bastante ativa, que ao mesmo tempo buscava manter abertos os laços com a Europa, mediar os conflitos sul-americanos com o Brasil ao mesmo tempo em que mantinha a rivalidade e numa posição de oposição as tentativas norte-americanas de estabelecer hegemonia na região sob o marco do pan-americanismo (RUSSEL; TOKATLIAN, 2003).

A relação com os Estados Unidos rapidamente ganhou coloração de rivalidade. Mesmo quando os dois países estavam em acordo, como na mediação da Guerra do Chaco e em negociações antibélicas, eles divergiam sobre as formas de atingi-lo. Em outras questões, como a reciprocidade comercial e protecionismo norte-americano, a missão naval ao Brasil – o que fez os argentinos se sentirem traídos por seu fornecedor de *dreadnoughts* – e medidas pan-americanas coercitivas, a rivalidade ficava patente. Por esta razão, grande parte dos embates nas Conferências Pan-Americanas entre 1933 e 1938 foi protagonizado por Saavedra Lamas e Hull (PETERSON, 1970).

Os esforços da diplomacia argentina tiveram como resultado uma ampliação do prestígio e liderança de seu país na América Latina. Em 1936, Saavedra Lamas ganhou o Nobel da Paz por seus esforços para pôr

fim a Guerra do Chaco; no mesmo ano, Buenos Aires sediou a Conferência Pan-Americana para a Manutenção da Paz, que teve inclusive a participação pessoal de Roosevelt (PETERSON, 1970).

A Conferência de Buenos Aires explicitou a oposição sistemática da Argentina perante qualquer medida coercitiva no âmbito pan-americano. A atitude argentina vai ser importante porque ela afetava a coesão entre os países da região, o que inevitavelmente afetava a força do pan-americanismo defendido pelos Estados Unidos e continuaria presente em todas as demais conferências desta natureza até o fim da Segunda Guerra Mundial. Neste sentido, a diplomacia da Argentina estava orientada para uma perspectiva universalista, que tratava como iguais as relações com os Estados americanos e do restante do mundo, preservando certa liberdade de ação. Com esta posição, Saavedra Lamas obteve apoio de outras nações sul-americanas, incluindo Chile, Equador, Paraguai, Peru, Venezuela e Uruguai, que mantiveram atitude semelhante (SEITENFUS, 2003).

Ainda que com algumas divergências, grande parte dos atores internos argentinos compartilhavam as mesmas perspectivas da diplomacia de seu país. Os militares, bem como setores nacionalistas, católicos e tradicionalistas seguiam enfatizando a rivalidade com o Brasil, bem como um temor em relação ao avanço norte-americano na região (RUSSEL; TOKLATIAN, 2003). Cabe mencionar ainda a importância da simpatia de grupos significativos, sobretudo no exército argentino, com os regimes fortes e autoritários na Europa e que se opunham a uma maior aproximação com os Estados Unidos na crise internacional (SEITENFUS, 2003).¹⁶

Tendo em consideração a pano de fundo da política interna e externa dos principais países envolvidos no caso dos contratorpedeiros, passamos a análise do processo e da polêmica que se seguiu.

16. Conforme aponta Alves (2005), a questão do alinhamento argentino com os Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial foi um assunto muito polêmico, contribuindo para a queda do presidente Ramírez em 1944.

Os navios da discórdia.....

No mesmo dia em que o senador Walsh apresentou a proposta de arrendamento ao Senado, Hull liberou uma carta na qual explicava as razões que levaram à esta decisão por parte do governo. Segundo ele, o Brasil havia informado aos Estados Unidos que se encontra apreensivo, em virtude de “certas tendências da situação política mundial”. A razão dessa preocupação era da existência de nações belicosas – identificadas como Alemanha, Japão e Itália – que desejavam obter matérias primas, mesmo que para isso fosse necessário o uso da força armada; o fato do Brasil ser um “país de enorme território e pequena população” reforçaria os temores.¹⁷ Por estas razões, o Rio de Janeiro pedia o auxílio norte-americano na forma do arrendamento de seis contratorpedeiros.¹⁸

Na visão de Hull, Washington deveria concordar com a ideia por duas razões centrais: porque seria preferível que os Estados Unidos fornecessem a assistência aos latino-americanos; assim como acreditava que o arrendamento, ao manter as embarcações em serviço ativo, permitiria que estivessem prontos para uso norte-americano imediato, caso fosse necessário. Ainda segundo o secretário de Estado, apenas o Brasil tinha feito tal requisição, mas que naturalmente seria extensível para todos os

17. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.1, 8 de agosto de 1937.

18. É evidente aqui que os temores manifestos pelo Brasil estavam no campo da retórica com o objetivo de sensibilizar os congressistas norte-americanos. Naquele momento, as relações com a Alemanha e Itália eram boas, com crescente intercâmbio comercial. O início do Estado Novo, alguns meses depois, despertaria ainda mais simpatia destes países com o Rio de Janeiro (SEITENFUS, 2003).

países americanos. Afirmou ainda que os navios seriam destinados exclusivamente para treinamento.¹⁹

A expectativa do Departamento de Estado e de Roosevelt era que a proposta de arrendamento enfrentaria alguma resistência, porém estavam confiantes que seria aceita.²⁰ Uma das preocupações era que a lei não ferisse as provisões do Tratado Naval de Londres de 1936, que proibia a transferência de praticamente qualquer tipo de navio de guerra por parte dos governos signatários (Grã-Bretanha, Estados Unidos e França) para terceiros, com exceção de submarinos.²¹ Tendo essa perspectiva em mente, os governos brasileiro e norte-americano inclusive já tinham preparado o contrato e calculado o valor do arrendamento, que seria de um milhão de dólares pelos seis navios: *Tarbell*, *Yarnall*, *Upshur*, *Greer*, *Brackinridge* e *Brakeley*.²²

A *US Navy* também apoiava o arrendamento dos contratorpedeiros. Na sua visão, o acordo com o Brasil oferecia múltiplos benefícios: permitia os navios serem conservados em bom estado; os Estados Unidos estenderiam seu perímetro de defesa do hemisfério mais ao Sul; as embarcações auxiliariam o treinamento da Marinha do Brasil e fortaleceriam a capacidade da defesa marítima brasileira; possivelmente não implicariam nenhum desentendimento com a Grã-Bretanha (devido ao ótimo relacionamento entre Washington e Londres) e nem com a Argentina. Para os norte-americanos, o arrendamento de seis pequenos navios não teria impactos no equilíbrio naval sul-americano, pois a cooperação pan-americana mostrava-se crescente e porque Buenos Aires tinha adquirido equipamento bélico e aviões recentemente nos próprios Estados Unidos, além de belonaves britânicas. Finalmente, calculava-se que o perigo de conflitos entre os países sul-americanos era mínimo, o que evitaria que os navios fossem usados em guerras interamericanas.²³

As reações contrárias ao arrendamento surgiram logo após a apresentação do projeto de Walsh, vindas tanto por parte dos legisladores e organizações civis nos Estados Unidos como do exterior.

A imprensa europeia recebeu a notícia com certa cautela, com reações mais negativas ou positivas variando em cada país de acordo com a conjuntura internacional daquele momento. Os jornais franceses trataram o assunto como uma surpresa. A ênfase era que se tratava de uma “decisão sem precedentes”, ainda que se entendesse a situação diante da possível ameaça alemã. De outro lado, parte da imprensa mostrou-se preocupada de que o fornecimento de armamentos poderia ter efeitos desestabilizadores no Brasil, possivelmente permitindo uma ascensão de um “general Franco” no país.²⁴

Os jornais britânicos, por outro lado, viram o acordo em bases mais favoráveis. Na visão desses periódicos, o arrendamento de navios de guerra reforçaria o poder defensivo marítimo dos países latino-americanos, ressaltando o fato de que não possuíam indústria de construção naval em seus territórios, até que estivessem prontos para adquirir belonaves modernas das potências. Entretanto, havia a preocupação de que esses navios não fossem arrendados para países envolvidos em conflitos.²⁵ Contrastando com a opinião favorável da imprensa, o governo britânico se opunha ao acordo, pois entendia que o fornecimento de vasos de guerras norte-americanos poderia afetar a posição do país na região, que en-

19. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.1, 8 de agosto de 1937.

20. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.5, 19 de agosto de 1937.

21. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.5, 11 de agosto de 1937.

22. BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório dos Serviços do Ministério da Marinha em 1941. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1942. Os contratorpedeiros pertenciam à classe Wickes, lançados ao mar entre 1917 e 1919 (GARDINER, 2006). Os navios surgiram como fruto das necessidades norte-americanas durante a Grande Guerra, especialmente de contratorpedeiros. Neste período, foram fabricados 267 novos contratorpedeiros para a *US Navy*, dos quais 111 foram da classe Wickes. A preocupação que norteou a produção dos Wickes era a capacidade de produzi-los em massa e alta velocidade para operarem em conjunto com os cruzadores e encouraçados. Tinham pouco mais de mil toneladas de deslocamento, bem como canhões de 4 polegadas, armamento antiaéreo, tubos de torpedos e algumas cargas de profundidade. Uma parte significativa dos Wickes ficou pronta apenas depois da guerra e a muitos dos navios não permaneceram muito tempo em serviço ativo: em 1922, a maioria destas embarcações foi colocada na reserva, dado o desejo da marinha norte-americana em reduzir o número destas belonaves em serviço ativo (FRIEDMAN, 1982).

23. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.1, 10 de agosto de 1937.

24. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.1, 11 de agosto de 1937.

25. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.1, 11 de agosto de 1937.

tão tinha uma considerável influência sobre as marinhas sul-americanas e apresentava perspectivas de novas vendas de equipamento naval. Por esta razão, a Grã-Bretanha avisou os Estados Unidos que entendia que o arrendamento violava o Tratado Naval de Londres (SCHEINA, 1988; WISE, 2015).

As reações na Alemanha foram negativas. Um dos jornais mais críticos ao acordo foi o *Berliner Tageblatt*. O periódico ressaltava que o arrendamento, além de não ter precedentes históricos, dava colorações coloniais às relações entre Brasil e Estados Unidos, demonstrando o grande sucesso de Washington em estabelecer sua supremacia sobre o continente na última conferência pan-americana.²⁶ Outros órgãos da imprensa alemã criticaram a abordagem da Alemanha como uma ameaça ao Brasil, afirmando que todos os interesses de Berlim no país eram pacíficos e que esse tom era usado para disfarçar as ações imperialistas norte-americanas sobre a América Latina.²⁷

Nos demais países do Eixo, as relações foram mais discretas. O Japão se recusou a comentar o acordo.²⁸ Na Itália, a imprensa deu pouco destaque ao arrendamento, pronunciando sua contrariedade apenas quando o arrendamento já não tinha mais perspectivas realistas de ocorrer.²⁹ Periódicos norte-americanos ressaltaram que os italianos não se mostravam realmente contrários, pois imaginavam que a decisão norte-americana permitiria ao país justificar e ampliar as transferências de armamentos para o general Franco na Guerra Civil Espanhola. De fato, afirmou-se que a notícia do acordo foi recebida em júbilo pelos nacionalistas espanhóis, que esperavam obter submarinos italianos.³⁰

As maiores condenações ao acordo, entretanto, foram da Argentina. A imprensa do país platino criticou duramente o entendimento entre os governos brasileiro e norte-americano. O *La Nación* questionou se o Brasil realmente se encontrava ameaçado, condenando a atitude de Roosevelt e Hull como de fomento ao armamentismo na América do Sul. Ponderou que, apesar das promessas de que os Estados Unidos iriam fornecer navios para toda a região, existia uma “indiscutível boa vontade” perante os brasileiros e que, como a *US Navy* não teria embarcações para transferir para todos os países, o Rio de Janeiro seria “naturalmente privilegiado”. Por fim, afirmou que a transferência das belonaves afetaria o equilíbrio naval da região, permitindo que os países possuíssem esquadras incompatíveis com sua capacidade financeira. O *La Prensa* fez críticas semelhantes, ressaltando que apesar do acordo ainda estar relacionado com os princípios do pan-americanismo, eram necessários mais esclarecimentos.³¹ O *El Mundo*, por sua vez, considerou a proposta sem precedentes e importuna, uma vez que resultaria num desequilíbrio naval na América do Sul com consequências possivelmente perigosas. Ainda apontou que as razões apresentadas pelo Departamento de Estado para justificar o arrendamento eram vagas e pouco claras.³²

Assim como na imprensa, os círculos governamentais em Buenos Aires também receberam a proposta negativamente. Dois dias após o anúncio do projeto de arrendamento dos contratorpedeiros ao Brasil, o embaixador argentino em Washington se encontrou com o subsecretário de Estado, Summer Welles, e com Aranha para obter maiores informa-

26. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.1, 10 de agosto de 1937.

27. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.1, 13 de agosto de 1937.

28. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.5, 12 de agosto de 1937.

29. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.5, 24 de agosto de 1937.

30. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.1, 29 de agosto de 1937.

31. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.1, 11 de agosto de 1937.

32. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.1, 12 de agosto de 1937.

ções sobre o acordo.³³ Uma das grandes preocupações de Buenos Aires era que o arrendamento de navios norte-americanos ao Brasil afetaria o equilíbrio naval da América do Sul, ameaçando a confortável posição argentina de primeira potência naval na região e que criava um perigoso precedente. Na avaliação de um funcionário do governo argentino, o seu país jamais aceitaria o acordo, ponderando que “hoje são seis contratorpedeiros.... amanhã poderão ser dez”.³⁴

Alguns dias depois Saavedra Lamas manifestou-se sobre o arrendamento. Disse que o acordo era contrário à recém-organizada Convenção Pan-Americana de Buenos Aires sobre neutralidade e deveres e direitos dos Estados, ainda afirmando que a ação brasileira destruiria o equilíbrio naval regional e alimentaria o armamentismo.³⁵ Numa carta dirigida para Vargas alguns dias depois, o chanceler reforçou o argumento que a medida alimentava corridas armamentistas na região, além da destruição do pan-americanismo (SEITENFUS, 2003).

Reações negativas ao acordo também surgiram dentro da opinião pública nos Estados Unidos. Algumas organizações pró-paz e antibelicistas rapidamente se manifestaram sobre a questão. O Conselho Nacional de Prevenção da Guerra, que reunia 30 grupos pacifistas, afirmou que a proposta agravava as rivalidades regionais na América Latina e indiretamente colocava os Estados Unidos em questões de política interna de outros países.³⁶ A Liga Feminina Internacional pró-Paz e Liberdade também condenou a ação do Departamento de Estado, que considerou que a atitude apenas fomentava o armamentismo e a guerra, ainda apontando que estava ligada ao desejo dos fabricantes de armas em aumentar suas vendas para a América Latina.³⁷ A crítica ao arrendamento não se restringiu apenas aos grupos pacifistas; a Liga Naval Americana também manifestou seu repúdio ao acordo, afirmando que representava uma redução do poder naval norte-americano num momento em que as tensões internacionais aconselhavam exatamente o contrário (SCHEINA, 1988).

A imprensa norte-americana também se mostrou majoritariamente contrária. O *Washington Post* ponderou que o arrendamento feria os princípios da política externa norte-americana e violava o Tratado Naval de Londres. Criticou o que chamou de “favoritismo” ao Brasil, dizendo que a transferência dos navios apenas alimentava as rivalidades e o armamentismo na região numa escala não prevista pelo Departamento de Estado. Afirmou ainda que, num hipotético conflito sul-americano, os Estados Unidos seriam forçados a tomar um lado em razão de seus navios arrendados. Por fim, questionou o sentido de se apoiar a expansão naval brasileira ao mesmo tempo em que Washington se declarava paladino do desarmamento no mundo. O *New York Times* fazia críticas semelhantes, ressaltando a incompatibilidade dos Estados Unidos fomentarem o armamentismo na América Latina ao mesmo tempo em que professavam a política da boa vizinhança, além de questionar a utilidade de seis velhos contratorpedeiros contra as modernas marinhas alemã, italiana e japonesa.³⁸

As críticas no exterior e na opinião pública norte-americana foram somadas às críticas no próprio Senado dos Estados Unidos. O famoso

33. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.1, 10 de agosto de 1937.

34. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.1, 12 de agosto de 1937.

35. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.5, 13 de agosto de 1937.

36. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.5, 11 de agosto de 1937.

37. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.5, 12 de agosto de 1937.

38. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.5, 13 de agosto de 1937.

senador Nye manifestou sua oposição ao arrendamento dos navios, que em sua opinião apenas alimentariam o armamentismo na região e fomentariam um “apetite incontrolável por mais navios”. Assim, os Estados Unidos se veriam obrigados a aumentar sua produção de belonaves para atender os desejos dos latino-americanos, o que até traria benefícios para o comércio exterior do país, mas que fatalmente afetaria a paz e a segurança no hemisfério.³⁹ Outros colegas republicanos do senador Nye também manifestaram sua oposição ao arrendamento; um líder do partido chegou a qualificar a proposta como “nula e absurda”.⁴⁰ Na Câmara surgiram outras vozes discordantes e alguns líderes partidários disseram que temiam que a ação norte-americana gerasse precedentes que fossem usadas por potências agressivas na Europa e Ásia, onde as tensões encontravam-se elevadas, o que poderia servir de faísca para deflagração de uma guerra geral.⁴¹

A forte reação contrária ao arrendamento impressionou os governos brasileiro e norte-americano. Nos Estados Unidos, Aranha pressionou o Departamento de Estado a adotar uma atitude mais intransigente perante o Congresso (SEITENFUS, 2003), ao mesmo tempo que procurou dar declarações que minimizavam o incidente. Em entrevistas aos jornalistas, afirmou que “o alarme de qualquer país diante da atual potência naval do Brasil seria o mesmo que um homem armado de metralhadora temer um outro armado de um simples canivete” (ALVES, 2005). Para Aranha, o Brasil era o país mais desarmado no continente e que a chegada dos contratorpedeiros não mudaria esse quadro, ressaltando também a existência de precedentes para essa ação, recordando a transferência de dois cruzadores brasileiros aos Estados Unidos durante a Guerra Hispano-Americana.⁴² No Brasil, o ministro das Relações Exteriores, Mário de Pimentel Brandão, também reuniu-se com jornalistas para defender o projeto, apontando que os navios seriam usados apenas para treinamento e que o Brasil estava praticamente desarmado no mar.⁴³

Hull também buscou fazer declarações à imprensa no sentido de mitigar a oposição ao arrendamento. O secretário de Estado negou que o arrendamento não violava o Tratado Naval de Londres porque os navios não seriam usados para outros fins além de treinamento; descartou qualquer favoritismo e disse que a proposta seria estendida para todos os países latino-americanos, seguindo um rígido princípio de igualdade entre as nações do continente de forma a não interferir no equilíbrio naval.⁴⁴ Afirmou ainda que, a despeito de toda polêmica, a única nação que manifestou sua oposição foi a Argentina; observou que os Estados Unidos já tinham acordos de colaboração naval na América Latina, sobretudo no treinamento de oficiais das marinhas da região, mas ainda prestando auxílio à construção de navios de guerra para a Argentina e Peru.⁴⁵

Numa tentativa de reverter o quadro negativo, o Departamento de Estado considerou o estabelecimento de um sistema de consultas sobre transferências bélicas que envolveria a Argentina, Brasil, Chile, México, Peru e Equador, porém a oposição de Buenos Aires impediu qualquer avanço neste sentido.⁴⁶ Outra medida tomada para minimizar a polêmica foi fazer ofertas semelhantes para outros países da região.

39. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.5, 11 de agosto de 1937.

40. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.1, 13 de agosto de 1937.

41. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.5, 17 de agosto de 1937.

42. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.5, 11 de agosto de 1937. Aranha se referia aos cruzadores *New Orleans* (ex-*Amazonas*) e *Albany* (ex-*Almirante Abreu*), que foram vendidos pelo Brasil aos Estados Unidos em 1898 (GARDINER, 2006).

43. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.3, 12 de agosto de 1937.

44. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.5, 11 de agosto de 1937.

45. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.1, 13 de agosto de 1937.

46. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.1, 14 de agosto de 1937.

Colômbia, Peru, Equador e Chile foram mencionados como interessados na proposta.⁴⁷

A forte oposição ao arrendamento rapidamente provocou efeitos. Apenas alguns dias depois do anúncio da proposta de arrendamento, Hull recuou, pedindo o adiamento da questão. No dia 19 de agosto, os governos do Brasil e dos Estados Unidos soltaram uma nota conjunta renunciando o acordo de arrendamento. Com a queda da proposta, Saavedra Lamas buscou minimizar a questão e conter os ânimos na imprensa argentina, como forma de evitar maiores atritos com os Estados Unidos e Brasil (PETERSON, 1970). Num último esforço, discutiu-se no Congresso a possibilidade de substituir a transferência dos contratorpedeiros por caça-torpedeiros, que eram navios mais simples e voltados para a defesa costeira, porém a ideia não avançou.⁴⁸ O projeto acabou sendo mantido na pauta dos debates, apesar de adiado indefinitivamente, até que a questão fosse totalmente abandonada (SEITENFUS, 2003).

Considerações finais

A crise dos contratorpedeiros, em agosto de 1937, foi um acontecimento marcante na política interna e externa brasileira naquele momento, conforme vários autores apontaram, porém foi um assunto muito pouco investigado em si mesmo. Neste trabalho, buscamos apresentar a crise através da visão e interesses que motivaram as ações de cada parte envolvida na crise provocada pelo acordo de arrendamento. Em nossa perspectiva, o “caso dos contratorpedeiros” representa um claro exemplo de política de equilíbrio de poder perseguida pelos três países envolvidos e de ação de diplomacia naval.

É importante destacar alguns pontos de maneira sintética. A transferência dos contratorpedeiros representava algo a mais do que simplesmente o acréscimo de seis unidades de segunda mão para a Marinha do Brasil, se constituía na verdade de uma ação de diplomacia naval e de balanceamento de poder. O arrendamento simbolizava tanto um esforço de fortalecimento do poderio naval brasileiro (uma política de balanceamento interna), como também uma proposta de colaboração naval entre Brasil e Estados Unidos, que superava o fornecimento de unidades navais, tendo verdadeira natureza estratégica e política num momento de crescente tensão internacional (balanceamento externo). Neste sentido, o Rio de Janeiro buscava estabelecer um equilíbrio de poder regional favorável a si ao mesmo tempo que Washington fortalecia sua posição como potência continental, angariando apoio de um país chave da região num momento em que o confronto com o Eixo parecia cada vez mais provável.

Caso o acordo fosse concretizado, Washington conseguiria resolver vários obstáculos em sua política externa. De um lado, conseguiria fornecer armamentos para o Brasil, superando os entraves legais – incluindo na arena doméstica – que impediam a venda de navios de guerra para o exterior e as dificuldades financeiras brasileiras, obtendo o apoio do Rio de Janeiro na tensa situação internacional. De outro lado, a transferência dos contratorpedeiros permitiria aos Estados Unidos uma maior

47. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.1, 19 de agosto de 1937. Santiago buscava adquirir um cruzador há algum tempo, como forma de responder o aumento do poderio naval argentino; entretanto, os Estados Unidos se negaram a transferir esse tipo de belonave, oferecendo apenas embarcações menores para desapontamento dos chilenos (WISE, 2015).

48. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.7, 20 de agosto de 1937.

influência no equipamento bélico brasileiro, abrindo a possibilidade de importantes ganhos comerciais nesta área e manter afastado qualquer influência europeia, incluindo dos países do Eixo, neste campo.

A reação argentina ocorreu por causa dessa natureza estratégica e política que o arrendamento simbolizava. Os seis velhos navios norte-americanos eram inferiores às modernas belonaves argentinas, porém uma colaboração naval intensa entre brasileiros e norte-americanos certamente fariam Buenos Aires perder sua posição confortável de principal força militar-naval na América do Sul para com seu antigo rival. Ao conseguir bloquear o acordo, a Argentina reforçou sua posição de liderança no mundo hispano-americano, manteve o equilíbrio de poder regional favorável a si e criou obstáculos para a hegemonia norte-americana no continente, que só seria consolidada durante a Segunda Guerra Mundial.

Referências

- ALVES, V. C. Ilusão desfeita: a “aliança especial” Brasil-Estados Unidos e o poder naval brasileiro durante e após a Segunda Guerra Mundial. *Revista Brasileira de Política Internacional*, v. 48, n. 1, 2005.
- ALVES, V. C. *O Brasil e a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro/São Paulo: PUC-Rio/Loyola, 2002.
- BANDEIRA, L. A. M. *Brasil, Argentina e Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.
- BOOTH, K. *Las Armadas y la Política Exterior*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1980.
- BUENO, C. *Política Externa da Primeira República*. São Paulo: Paz e Terra, 2003.
- CROTHERS, L. The cultural roots of isolationism and internationalism in American foreign policy. *Journal of Transatlantic Studies*, v. 9, n. 1, p. 21-34, 2011.
- FRIEDMAN, N. *U.S. Destroyers: an illustrated design history*. Annapolis: Naval Institute, 1982.
- GARDINER, R. (Ed.). *Conway's all the world's fighting ships, 1906-1921*. Annapolis: Conway Maritime Press, 2006.
- HERRING, G. C. *From colony to superpower: U.S. Foreign Relations since 1776*. Oxford: Oxford University Press, 2008.
- HILTON, S. *O Brasil e as Grandes Potências*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.
- HILTON, S. The Argentine factor in Twentieth-Century Brazilian Foreign Policy Strategy. *Political Science Quarterly*, v. 100, n. 1, p. 27-51, 1985.
- LOBELL, S. E. Threat assessment, the state, and foreign policy: a neoclassical realist model. In: LOBELL, S. E.; RIPSAN, N. M.; TALIAFERRO, J. W. (Eds.). *Neoclassical Realism, the State, and Foreign Policy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009.
- MARTIN, L. W. *The Sea in Modern Strategy*. London: Chatto and Windus, 1967.
- MARTINS FILHO, J. R. *A Marinha Brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910*. Rio de Janeiro: FGV, 2010.
- MARTINS FILHO, J. R. Relações navais entre Brasil e Reino Unido durante a Guerra Fria: o caso da aquisição das fragatas Vosper. *Austral*, v. 4, n. 7, p. 73-103, 2015.
- MARTINS, H. L. et al. A Marinha Brasileira no período entre as guerras (1918-1942). In: *HISTÓRIA Naval Brasileira*. v. 5, tomo 2. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.
- MCCANN, F. *Aliança Brasil-Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995.
- MCCANN, F. *Soldados da Pátria*. São Paulo/Rio de Janeiro: Companhia das Letras/Biblioteca do Exército, 2009.
- MEARSHEIMER, J. J. Structural Realism. In: DUNNE, T.; KURKI, M.; SMITH, S. (Eds.). *International Relations Theories: discipline and diversity*. Oxford: Oxford University Press, 2013.

MONTENEGRO, G. J. *El armamentismo naval argentino en la era del desarme*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2002.

OYARZÁBAL, G. *Los marinos de la Generación del Ochenta*. Emecé: Buenos Aires, 2005.

PETERSON, H. F. *La Argentina y los Estados Unidos, 1810-1960*. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1970.

ROUQUIÉ, A. *Poder militar y sociedad política en la Argentina: hasta 1943*. Buenos Aires: Emecé, 1981.

RUSSEL, R.; TOKATLIAN, G. *El lugar de Brasil en la política exterior argentina*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2003.

SAMPSON, A. *The Arms Bazaar*. London: Coronet Books, 1977.

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

SEITENFUS, R. *O Brasil vai à guerra*. Barueri: Manole, 2003.

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

WALTZ, K. *Theory of International Politics*. Reading: Addison-Wesley, 1979.

WINAND, E. C. A. A rivalidade como sentimento profundo: origem, evolução histórica e reflexos contemporâneos do padrão de rivalidade entre Brasil e Argentina. *História e Cultura*, v. 4, n.1, p. 68-95, 2015.

WISE, J. *The Role of the Royal Navy in South America, 1920-1970*. London: Bloomsbury, 2015.