

# AS NEGOCIAÇÕES PARA LIMITAÇÃO DE ARMAMENTOS NAVAIS SUL-AMERICANOS: O CASO DOS ENCOURAÇADOS NO PERÍODO ENTRE AS GUERRAS MUNDIAIS

Ludolf Waldmann Júnior<sup>1</sup>

**RESUMO:** O período entre as guerras mundiais é marcado uma série de tratados no intuito de reduzir determinados armamentos. Entre os mais famosos acordos, temos os Tratados Navais de Washington e Londres (1922, 1931 e 1936), que buscaram limitar os armamentos navais das potências militares. A ideia da limitação bélica logo chegou para a América do Sul, onde Argentina, Brasil e Chile detinham as principais marinhas da região, equipadas inclusive com encouraçados. Esses países discutiram a limitação naval por dois momentos neste período: em 1923, durante a Conferência Pan-Americana de Santiago e em 1931, após um grande motim no Chile. O objetivo deste trabalho é investigar os interesses de cada país nas propostas de limitação, assim como comparar as negociações com os tratados navais das potências militares.

**PALAVRAS-CHAVE:** Limitação de Armamentos Navais, Política Naval Sul-Americana, Encouraçados.

## INTRODUÇÃO

Na primeira noite após a declaração de guerra do Reino Unido à Alemanha, em 1914, o secretário de Relações Exteriores britânico, Edward Grey, proferiu sua famosa frase: “as luzes se apagam em toda a Europa” (Hobsbawm, 2009[b]:30). Nos quatro anos seguintes, a guerra atingiria, direta ou indiretamente, todo globo.<sup>2</sup> Não à toa, o conflito ficaria conhecido como a “Grande Guerra” naquele momento. Especialmente após a matança em escala industrial na Frente Ocidental, grande parte dos líderes no pós-guerra, especialmente dos países democráticos, tornaram-se contrários àquele banho de sangue, e tomaram ações que visavam impedir que ocorresse uma nova guerra naquela escala.

Uma das possibilidades de evitar novas guerras foi realizar conferências e acordos visando o desarmamento, a redução de despesas militares e banimento de determinadas armas. Além de evitar uma nova guerra, vislumbravam os líderes

---

<sup>1</sup> Mestre em Ciência Política pela Universidade Federal de São Carlos, ludolfjr@hotmail.com.

<sup>2</sup> A ação militar terrestre se deu majoritariamente no Velho Continente; porém a guerra naval foi mundial: por exemplo, a primeira batalha, ainda em 1914, ocorreu entre alemães e britânicos nas proximidades das ilhas Malvinas, na América do Sul. Hobsbawm, 2009[b]:31.

políticos, essas ações auxiliariam a cortar custos dos orçamentos estatais e a mitigar a crise econômica que se deu após a Grande Guerra. Vários acordos internacionais foram realizados no intuito de limitar os armamentos dos países. Entre alguns acordos famosos do período, podemos apontar o Protocolo de Genebra, de 1925, que proibiu o uso de armas químicas e biológicas, o Tratado Naval de Washington de 1922 e os Tratados Navais de Londres de 1931 e 1936, que limitavam os armamentos navais.

Estes tratados tiveram grande influência tanto no desenvolvimento da tecnologia naval no período como na constituição das cinco maiores marinhas do período (britânica, norte-americana, japonesa, francesa e italiana) assim como, por consequência, em todas as marinhas dependentes da produção naval destes países. As limitações propostas pelos tratados atingiam sobretudo um tipo de navio: o encouraçado.

A limitação de armamentos navais rapidamente ecoou na América Latina. Argentina, Brasil e Chile detinham as mais poderosas esquadras da região, equipadas inclusive com encouraçados. Em 1923 e 1931, por cogitação chilena, esses países discutiram a limitação naval, porém sem conseguirem chegar ao acordo. Em geral, são bastante raros os trabalhos sobre estes objetos, e praticamente não há trabalhos acadêmicos sobre o tema.<sup>3</sup>

Este trabalho busca entender as razões, internas e externas, de cada país sul-americano em colocar em pauta a limitação e desarmamento naval, assim como os interesses presentes na finalização das conversas; finalmente, tenta comparar estas negociações com os acordos e conferências de limitação naval das grandes potências marítimas.

## METODOLOGIA

Para esta investigação, utilizaremos pressupostos metodológicos do realismo na teoria das relações internacionais. De acordo com Waltz (1979), os estados operam numa arena anárquica, onde não existe um poder central ou uma legislação protetora e o conflito de interesses é constante. Diante desta situação, os estados são compelidos a se defenderem com suas próprias capacidades em ordem de sobreviverem, uma vez que não podem confiar nos outros estados para sua própria

---

<sup>3</sup> Além destas negociações, foi identificado somente mais um episódio em que as marinhas do Cone Sul discutiram a limitação dos armamentos navais: um *memorandum* do Departamento de Estado dos Estados Unidos (1969:68-69) aponta que, além das discussões em 1923 e 1931, houve também conversações sobre a limitação naval no período de 1959-1960, que foram uma resposta atrasada à aquisição brasileira do navio aeródromo *Minas Gerais* em 1956.

sobrevivência, que aliás, é interesse nacional na sua forma mais básica. Para isso, os estados precisam buscar meios próprios para prover sua sobrevivência, em forma de poder – que para Waltz (p.131) pode ser medido através do tamanho da população e território, dotação de recursos, capacidade econômica, força militar, estabilidade política e competência – para garantir a sua segurança.

Entretanto, ao buscar melhorar sua segurança – especialmente quando reforça seu poderio militar – o estado pode acabar gerando insegurança nos outros estados, provocando um movimento em espiral em torno da questão da segurança, o que amplia o conflito. A esse movimento se dá se o nome de dilema de segurança. Nesse sentido, as preparações militares de um país vão ter uma contrapartida por seus vizinhos, e, ironicamente, no final das contas nenhum estará mais seguro que inicialmente (Baylis, Smith & Owens, 2008:102).

Diante do quadro do dilema de segurança, os Estados podem buscar alianças e acordos – como na limitação de armamentos – no intuito de aumentar a sua própria segurança. Porém é importante afirmar que, apesar das características da arena internacional terem grande peso na busca por acordos ou alianças, é preciso reforçar que existem pressões internas, originárias da própria política doméstica do país, que também têm peso na decisão de se estabelecer um acordo. Neste sentido, nos aproximamos da chamada teoria neoclássica realista, que enfatiza que pesam, nas decisões da política externa de um estado, questões políticas domésticas, percepções das elites e da própria relação sociedade-estado, entre outras variáveis (Baylis, Smith & Owens, 2008:99).

## **O ENCOURAÇADO**

Até meados do século XIX, a construção de navios de guerra era um processo simples e relativamente barato, que permitia certa paridade tecnológica naval em grande parte do mundo. Entretanto, num processo estreitamente ligado ao desenvolvimento industrial acelerado a partir de meados daquele século, a tecnologia naval começou a mudar acentuadamente. Com a industrialização, a construção naval mudou radicalmente: houve o desenvolvimento do uso da energia produzida pela pressão do vapor e de novos inventos metalúrgicos, na munição e no armamento, os navios se tornaram gigantes de aço, movidos por potentes motores a vapor; surgiram hélices, torpedos, grandes torres sobre a estrutura dos navios que carregavam canhões com um poder de fogo inimaginável até então. A construção destes novos navios ficou limitada aos países na vanguarda do desenvolvimento industrial, pois exigiam uma complexa e moderna estrutura industrial. Além disso, as novas

embarcações militares tinham um custo muito mais alto do que os navios predecessores.<sup>4</sup>

Ao final do século XIX e início do século XX, o principal navio nas esquadras das mais importantes marinhas do mundo era o encouraçado. Em grande parte, o encouraçado era o sucessor direto dos antigos “navios de linha” (*ship of the line*). Seu emprego em combate e sua significação para o poder naval de um país eram semelhantes: eram os maiores navios da esquadra, com o maior número de canhões de grosso calibre e deveriam ser empregados de modo a utilizar seus maiores canhões numa linha de batalha; a antiga concepção do almirante Nelson de sufocar o inimigo com saraivadas de canhões ainda se encontrava em voga em 1900. Teóricos da guerra naval, em especial o mais influente no período, o capitão Alfred Thayer Mahan, reforçavam a concepção de que o poder naval estava nos encouraçados, definindo a composição das frotas de batalha a partir de 1890 (Knox & Murray, 2001:118-119).

Até este período, os encouraçados eram equipados com três tipos de canhões: os de grosso, médio e baixo calibre. As baterias de canhões de grosso calibre tinham maior alcance e capacidade de penetração, entretanto eram mais lentas para disparar e com menor precisão do que as de calibre menor; eram usadas para atingir a bateria principal ou áreas de maior blindagem do adversário; os canhões de calibre médio eram dirigidos para áreas com menor blindagem em que poderiam penetrar (sua alta taxa de fogo permitiria atingir grande número de disparos); finalmente, as baterias de baixo calibre eram utilizadas em distâncias próximas dos inimigos, onde sua ainda mais alta taxa de fogo permitiria fazer grandes estragos no convés dos adversários (Gardiner, 1992:14).

Porém, novas tecnologias surgiam provocando profundas mudanças nos encouraçados. Neste processo, o alcance e precisão das baterias de grosso calibre aumentavam e em contrapartida, a blindagem dos navios também aumentava. Assim, as baterias secundárias tornavam-se cada vez menos úteis, uma vez que as distâncias dos combates aumentavam e a blindagem mais avançada diminuía a capacidade de penetração das baterias secundárias. Além disso, como lembra Gardiner (1992:14-15), “sob um ponto de vista técnico, era melhor ter um navio com uma bateria uniforme de mesmo calibre – a poupança de peso e espaço, por eliminar os calibres secundários, permitiu dobrar o número das armas de maior calibre”. Assim

---

<sup>4</sup> Keegan (1990:111-112) aponta que a redução da hegemonia britânica do controle do mar, no final do século XIX, pode ser explicada, em parte, pelos altos custos de produção e manutenção dos navios construídos com as grandes inovações tecnológicas do período.

estava lançada a ideia de um navio provido somente de baterias de grosso calibre (*all-big-gun ship*).

Outro evento bastante importante para o desenvolvimento da tecnologia naval foi a Guerra Russo-Japonesa (1904-1905). Na batalha de Tsushima (1905), os encouraçados japoneses destruíram toda a frota russa com seus canhões de grosso calibre, num combate em que as distâncias entre as frotas não permitiram o uso dos canhões secundários. A derrota na batalha selou a humilhante derrota do Império Russo, a ascensão e reconhecimento do Japão como uma potência marítima e demonstrou, na visão dos especialistas em guerra naval, a predominância do canhão de grosso calibre no campo de batalha (Hobsbawm, 2009[a]:455; Vidigal, 1985:59).

O primeiro navio provido somente de baterias de grosso calibre foi o britânico *Dreadnought*, lançado ao mar em 1906, somente um ano após bater sua quilha, o que demonstrava o grande poder industrial britânico. Este tipo de encouraçado revolucionou a tecnologia naval; os encouraçados posteriores iriam se basear em seu desenho, que tornou todos os encouraçados existentes obsoletos, passando a ser classificados como *dreadnoughts* ou *pré-dreadnoughts* (Gardiner, 1992:15).<sup>5</sup>

Rapidamente as principais potências marítimas adquiriram ou construíram os novos encouraçados, e logo Reino Unido, Alemanha, Estados Unidos, Japão, Itália, França, Rússia, Império Austro-Húngaro, Argentina, Turquia, Chile, Espanha e Brasil teriam seus *dreadnoughts* (Gardiner, 1992:18-24). Além das grandes mudanças na tecnologia naval, os *dreadnoughts* acabaram tendo conseqüências mais amplas. Desde o final do século XIX, as principais potências marítimas haviam estabelecido políticas para sua defesa que previam um determinado poder naval: os britânicos tinham a estratégia das duas potências na qual a *Royal Navy* deveria ser capaz de derrotar quaisquer coligações entre duas forças navais do mundo; os alemães decidiram pela estratégia de risco, que estabelecia que sua força naval deveria ter o poder necessário para dissuadir um ataque direto da marinha britânica no Mar do Norte (Martins Filho, 2010:48).

As concepções de potência naval britânica e alemã levaram esses países a uma corrida armamentista naval, que acirrou os ânimos dos contentores. A construção do *Dreadnought* foi pensada, entre outros termos, numa solução tecnológica para estabelecer uma firme superioridade britânica nos oceanos – que, entretanto, não ocorreu pela rápida resposta alemã na fabricação de encouraçados semelhantes (Ferro, 2008:38). A defesa incondicional dos líderes navais britânicos ao novo tipo de

---

<sup>5</sup> Mesmo os *lowas*, construídos durante a Segunda Guerra Mundial e que foram os últimos encouraçados em atividade na história, ainda eram referidos como *dreadnoughts* quase um século depois.



navio também foi uma forma de evitar críticas na opinião pública sobre o crescente aumento orçamentário da marinha, além de evitar qualquer corte nestes recursos (Martins Filho, 2010:98). É bastante significativo o crescimento dos gastos com a força naval nestes países: em 1914, o orçamento da marinha britânica era mais de quatro vezes do que o gasto em meados da década de 1880; no mesmo período, os gastos navais alemães aumentaram ainda mais acentuadamente, passando de 90 milhões de marcos por ano na década de 1890 para 400 milhões de marcos nas vésperas da guerra (Hobsbawm, 2009[a]:473). O crescimento destas marinhas, por sua vez, motivava o crescimento das marinhas das demais potências militares, que logo se veriam como adversários na Grande Guerra.

Em todo este contexto, não podemos nos esquecer da importância da incerteza e mudança tecnológica que existia naquele momento. A velocidade impressionante com que navios ainda mais poderosos eram fabricados adicionava um elemento ainda maior de insegurança. Não estranhamente, o fator da idade do navio era um elemento fundamental no entendimento de sua capacidade militar tanto como o calibre de seus canhões, espessura da blindagem ou velocidade máxima. Como nos lembra Martins Filho (2010:141), “a incerteza técnica e o novo ritmo da mudança tecnológica no período são parte crucial na explicação das políticas navais e de defesa do período”.

## **OS DREADNOUGHTS SUL-AMERICANOS**

Como pudemos observar a posse de encouraçados *dreadnoughts* não foi exclusividade das potências navais. Brasil, Argentina e Chile, respectivamente, adquiriram *dreadnoughts* pouco antes da guerra. E assim como no cenário europeu, a aquisição destes enormes vasos de guerra provocou uma corrida armamentista naval na região e uma delicada e grave crise nas relações entre eles.

Até o final da Guerra do Paraguai (1864-1870), a Marinha Imperial brasileira desfrutava a posição de mais avançada e poderosa marinha da América do Sul. De fato, a marinha brasileira foi fundamental para a vitória da Tríplice Aliança e contava com navios com tecnologia avançada na época, inclusive contando com *ironclads* semelhantes aos utilizados pelos Estados Unidos na sua Guerra Civil (1861-1865) (Scheina, 1988:27). As décadas de 1870 e 1880, por sua vez, viram um grande crescimento das marinhas do Chile e da Argentina: no caso chileno, a Guerra do Pacífico (1879-1883), a disputa com a Argentina pela Patagônia e a riqueza mineral em nitrato e outros metais motivaram um incremento no poderio naval chileno; no caso argentino, a rivalidade com o Brasil e o Chile e a riqueza produzida pela exportação de

gado e grãos reforçavam a ideia de que era necessária uma marinha argentina poderosa (Scheina, 1988:43-46).

A partir do final da década de 1880 até 1902, a Argentina e Chile passaram a vivenciar uma corrida armamentista. O combustível da disputa era a disputa pela Patagônia, região clamada pelos dois países e que tinha consideráveis recursos naturais. Esta corrida armamentista, que tornava-se mais agressiva na década de 1890, só terminou com a mediação do Reino Unido, que temia que uma guerra afetasse os interesses econômicos britânicos na região. Ainda que centrada na aquisição de cruzadores e encouraçados pré-*dreadnoughts*, a disputa entre os países elevou o patamar de suas marinhas as primeiras em força na América Latina, com vantagem para a Argentina e teve altos custos que prejudicaram a capacidade financeira destes países, especialmente a do Chile (Scheina, 1988:46-58).

Enquanto Argentina e Chile se envolviam numa corrida armamentista que ampliou a força de suas marinhas, a marinha brasileira se viu perdendo força relativa frente aqueles países. Desde a Proclamação da República, a Marinha foi perdendo muito prestígio e influência.<sup>6</sup> A Revolta da Armada, em 1893-94 jogou parte da Marinha contra o governo, e as consequências para ela foram catastróficas: além de perder muito prestígio, sua força de combate tornou-se quase nula. Porém, mais importante que isso, a rebelião alijou a Marinha dos centros de poder, afastando-a de um papel na formulação da política nacional. Ainda ao final daquele século, uma série de problemas externos evidenciou a precariedade do poder naval brasileiro, com a efervescência da questão dos limites territoriais com diversos países vizinhos e a ocupação inglesa da ilha de Trindade (Vidigal, 1985:50-54).

Naquele momento, tornava-se inadiável a reconstrução do poder naval brasileiro. Houve a incorporação de algumas unidades em finais da década de 1890, feitas em caráter emergencial<sup>7</sup>, porém a imensa velocidade do progresso técnico e as mudanças no pensamento naval no final do século XIX e início do XX tornaram rapidamente os navios adquiridos obsoletos.

Diante das questões externas que o Brasil enfrentava – e nesse ponto é significativo o apoio do então ministro das Relações Exteriores, o Barão do Rio Branco à renovação da frota – e da significativa melhoria da situação econômica do país, foi

---

<sup>6</sup> Um bom exemplo da queda do prestígio da Marinha pode ser observado no seu orçamento. De acordo com Carvalho (2006:56), nos últimos anos do Império a Marinha e o Exército tinham orçamentos muito próximos, com ligeira superioridade da força terrestre. Já na República, a dotação da Marinha passou a ser cerca de 50% do valor destinado ao Exército.

<sup>7</sup> Foram adquiridos dois encouraçados “guarda-costas” franceses, três cruzadores-torpedeiros alemães e um cruzador britânico. A aquisição destes navios não foi ditada por uma compreensão estratégica brasileira clara, mas segundo os “ditames de diferentes escolas (de pensamento estratégico) que se formavam”. Martins Filho, 2010:46-47.

possível renovar os meios flutuantes logo no início do novo século. Um programa naval foi apresentado pelo então ministro da Marinha, o almirante Julio de Noronha, em 1904. Para o almirante, o Brasil precisa extrair das lições do “Oriente”, das batalhas entre japoneses e chineses na Guerra Sino-Japonesa (1894-1895): dever-se-ia evitar a tentação do “quanto maior melhor”, ou seja, apostar todos os recursos em navios com “exagerado deslocamento”. Assim, era interessante ao Brasil ter navios de deslocamento moderado, compatíveis com os recursos do país e adequadas às necessidades da Marinha: era preciso achar um meio entre quantidade, qualidade, dimensão e número (Martins Filho, 2010:74-75). Assim, o programa naval proposto pelo ministro era composto de três encouraçados de 13 mil toneladas, três cruzadores com cerca de 9 mil toneladas, seis contratorpedeiros de 400 toneladas, três submarinos e doze torpedeiras menores.

Este programa foi aprovado e logo se iniciou sua execução. Porém ocorreram duas mudanças que afetaram decisivamente a modernização prevista: a Guerra Russo-Japonesa colocou em evidência os grandes encouraçados e o lançamento do *Dreadnought*. Em 1906, com a substituição do almirante Noronha pelo almirante Alexandrino de Alencar como titular da pasta da Marinha, o programa foi reformulado para incluir encouraçados *dreadnought*. Segundo o novo projeto, o país iria adquirir dois encouraçados de 19,5 mil toneladas, um encouraçado de 28 mil toneladas, três cruzadores *scouts* de cerca de 3 mil toneladas, dez contratorpedeiros de 560 toneladas e três submarinos. Assim, o novo programa naval traduzia o novo conceito de poder naval estabelecido pelos encouraçados *dreadnought*, e, em pouco tempo, eram iniciados os trabalhos de construção do *Minas Geraes*, o primeiro dos três encouraçados, pela gigante britânica Armstrong em Newcastle (Vidigal, 1985:59-60).

A construção do *Minas Geraes* e de seu navio irmão *São Paulo* teve enormes impactos naquele momento. Em primeiro lugar, por mais espantoso que possa parecer, o Brasil foi o segundo país do mundo a ter um encouraçado *dreadnought*, apenas atrás do Reino Unido, e foram os únicos países do mundo que tiveram este tipo de navio por alguns meses (Martins Filho, 2010:144). Existia grande temor em grande parte do mundo em relação aos navios brasileiros, pois pouco se sabia das intenções brasileiras em realizar aquela aquisição como no futuro destes navios.<sup>8</sup>

A notícia da aquisição de *dreadnoughts* caiu como uma bomba em Buenos Aires. Jornais portenhos afirmavam que um único encouraçado brasileiro poderia destruir toda a esquadra argentina. Os líderes argentinos moderados, alarmados com

---

<sup>8</sup> Muitos jornais, políticos e oficiais especulavam que o Brasil venderia os *dreadnoughts* para alguma marinha de uma potência marítima, alterando o equilíbrio de poder das potências marítimas que já se encontrava bastante frágil com a corrida armamentista naval da ocasião. Martins Filho 2010:144-151.



a situação, tentaram negociar com os brasileiros uma solução ao impasse que garantisse o equilíbrio naval na região: o Brasil venderia um encouraçado para a Argentina e para o Chile, em troca de vários navios menores. Porém a proposta foi rechaçada com veemência pelo Barão do Rio Branco (Martins Filho, 2010:158-160).

Aos olhos dos argentinos, os encouraçados brasileiros seriam a principal ferramenta numa estratégia de afirmação da condição hegemônica brasileira na América do Sul. Diante desta situação, a Argentina se via numa posição precária, que impunha ao país a necessidade de reforçar seu próprio poder naval. Do outro lado dos Andes, um crescimento do poder naval argentino seria tomado como uma ameaça ao Chile, que teria que responder a situação com a aquisição de novos vasos de guerra. A situação política entre os países ganhou tanta tensão que o chanceler argentino Estanisláo Zeballos – um antigo rival de Rio Branco e conhecido pelas suas posições extremistas – apresentou um plano para seu governo que consistia num ultimato ao Brasil para a divisão de sua esquadra em construção com a Argentina, e, em caso de resposta negativa, o país platino decretaria mobilização nacional e que previa, em último caso, a ocupação do Rio de Janeiro. Felizmente, um jornal oposicionista publicou o plano ao público que derrubou o chanceler (Martins Filho, 163-164).

Diante de tal situação, a Argentina decidiu adquirir dois encouraçados dreadnoughts ainda maiores que os brasileiros com 28 mil toneladas nos Estados Unidos – o *Rivadavia* e o *Moreno* – e contratorpedeiros na Alemanha. Diante do incremento do poderio naval de seu vizinho transandino, o Chile decidiu adquirir dois dreadnoughts, que seriam os mais poderosos da região – o *Almirante Latorre* e o *Almirante Cochrane* – e seis grandes contratorpedeiros no Reino Unido. Estava lançada a corrida armamentista em torno dos dreadnoughts na América do Sul (Vidigal, 1985:60).

Após a construção do *Minas Geraes*, o Brasil decidiu adiar a fabricação do terceiro encouraçado. Pouco após o navio chegar ao país, ele se tornou palco de uma grande rebelião de marinheiros: a Revolta da Chibata demonstrou a problemática de uma marinha equipada com a vanguarda tecnológica da época que tratava seus marinheiros com castigos físicos.<sup>9</sup> A situação política que a aquisição brasileira havia provocado na relação com a Argentina, o embaraço causado pela revolta dos marinheiros e as crescentes dificuldades financeiras oriundas da baixa dos preços da borracha e do café motivou parte das lideranças governamentais brasileiras a inclusive tentar cancelar a aquisição do terceiro dreadnought. Num processo longo e errático, o *Rio de Janeiro* começou a ser construído, no objetivo de criar um navio mais poderoso

---

<sup>9</sup> Ver Martins Filho, 2010:167-195.

para se contrapor aos argentinos. Em 1913 o Brasil desistiu da aquisição, e vendeu o navio ao Império Otomano, onde ganhou o nome de *Sultão Osman I*. Ainda assim, o Brasil reconsiderou a possibilidade da aquisição de um novo encouraçado, o *Riachuelo*, que, entretanto, não passaria da fase de planos (Martins Filho, 2010:198-201; Vidigal 1985:61; Scheina 1988:81-82).

## A GRANDE GUERRA

Em 1914, todas as tensões de nacionalismos, imperialismos, corrida armamentista e disputas pela hegemonia na Europa deram lugar à guerra aberta. A Primeira Guerra Mundial teve um efeito devastador sobre o mundo, estabelecendo a morte em escala industrial graças aos grandes avanços tecnológicos bélicos das décadas anteriores. A Frente Ocidental seria marcada pelas péssimas condições de vida dos soldados e seu massacre quase interminável: como nos lembra Hobsbawm (2009[b]:33), “milhões de homens ficavam uns diante dos outros nos parapeitos de trincheiras barricadas com sacos de areia, sob as quais viviam como – e com – ratos e piolhos”. A destruição e morte que a guerra trouxe teriam enormes efeitos no pós-guerra, especialmente a consciência, para a maior parte dos soldados e políticos, de que era necessário algo para que se impedisse que isso ocorresse novamente. Uma das possibilidades, colocada em pauta durante todo o entreguerras, foi a limitação dos armamentos.

No mar, a guerra também teria grandes efeitos. As enormes esquadras de encouraçados, construídas na corrida armamentista naval, viram pouca ação. A única grande batalha naval do conflito, a Batalha de Jutlândia em 1916, marcou o último confronto da história entre frotas de grandes encouraçados e terminou com resultados inconclusivos. Além disso, a experiência da guerra demonstrou a fragilidade e vulnerabilidade dos grandes e caros *dreadnoughts* frente aos pequenos e baratos torpedos e aviões. O Reino Unido nessa época tinha o maior número de encouraçados da guerra, e mesmo assim quase foi estrangulado pela guerra submarina alemã contra o seu comércio. Hobsbawm (2009[b]:36) lembra que a única inovação tecnológica bélica que teve efeito real na guerra foi o submarino. Ainda assim, poucos oficiais duvidavam de que o poder naval estaria concentrado nos encouraçados.

A guerra também teve consequências importantes para as marinhas da América do Sul. Com início da guerra, os encouraçados chilenos, em construção no Reino Unido, foram requisitados pelo governo britânico, que os renomeou de *Canada* (*Almirante Latorre*) e *Eagle* (*Almirante Cochrane*) e incorporou-os na sua marinha.

Com o final da guerra, o *Canada* retomou o seu nome original e foi incorporado pelo Chile, já o *Eagle* acabou sendo convertido num navio aeródromo e ficou à serviço da marinha britânica (Gardiner, 1992:24). O encouraçado *Sultão Osman I* (ex-*Rio de Janeiro*), quase pronto no início da guerra, acabou sendo confiscado pelo governo britânico – que temia que ele fosse repassado à marinha alemã – e renomeado de *Agiancourt*. Irritados com a decisão britânica, os turcos acabaram negociando sua entrada na guerra ao lado das Potências Centrais (Martins Filho, 2010:199-201). Por fim, a Marinha brasileira tornou-se a única marinha latino-americana a participar do conflito. Ainda que já obsoleta em virtude do enorme progresso tecnológico da década de 1910, o Brasil enviou, em 1918, um grupo de navios de guerra para o teatro de operações, a Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG). A DNOG era constituída pelos cruzadores *Rio Grande do Sul* e *Bahia* e pelos contratorpedeiros *Piahy*, *Rio Grande do Norte*, *Parahyba* e *Santa Catharina*, que se deslocaram, logo no final da guerra, para Gibraltar, território britânico no sul da Península Ibérica, porém esta participação foi praticamente inexpressiva (Scheina, 1988:95-96).

Com o fim da guerra e a assinatura do Tratado de Versailles, foi imposta à Alemanha uma drástica redução de sua marinha de guerra: esta foi limitada na tonelagem total dos navios e na tonelagem máxima por navio, estabelecida em 10 mil toneladas máximas por navio com canhões de no máximo 280 mm; a construção de submarinos foi proibida. Britânicos e americanos também tentaram, sem sucesso, abolir o submarino em todas as marinhas. Como explicado por Carr (2001:98), “a civilização exige, escreveu o consultor naval da delegação americana à Conferência de Paz, que o combate naval se coloque num plano mais elevado pela abolição do submarino”. Entretanto, o submarino parecia uma arma de bastante utilidade para as marinhas do Japão, França e Itália, e a tentativa de aboli-lo fracassou.

## O TRATADO NAVAL DE WASHINGTON

No pós-guerra, a manutenção de enormes esquadras mobilizadas representava custos gigantescos para as potências navais. Estas condições, combinadas com a recessão econômica em curso, tornaram a realização de grandes programas navais bastante inviáveis. A solução encontrada para reduzir essas despesas e, ao mesmo tempo garantir o status quo do poder naval – evitando uma nova corrida armamentista como a que ocorreu antes da Grande Guerra – levou as potências navais à diplomacia. Em 1922, as cinco maiores potências navais – Reino Unido, Estados Unidos, Japão, França e Itália – assinaram o Tratado Naval de Washington. O tratado evidenciava alguns importantes pontos: em primeiro lugar,

reconhecia o Japão como uma potência naval de primeira grandeza; segundo Carr (2001:298), foi uma jogada mais ou menos consciente do Reino Unido para dividir a administração dos oceanos com os Estados Unidos, num claro reconhecimento dos Estados Unidos como uma potência igual ou superior às demais potências europeias.

O tratado colocou em prática limites para a tonelagem total das frotas de guerra, além de limites na tonelagem e canhões de alguns tipos de navios. Estabeleceu um hiato na construção de navios capitais – encouraçados e cruzadores de batalha – por dez anos e um limite máximo de 35 mil toneladas por navio e calibre máximo de 405 mm (16 polegadas). Modernizações ou reconstrução dos navios existentes poderiam ter um aumento máximo de três mil toneladas por navio. Os cruzadores tiveram sua tonelagem máxima definida em dez mil toneladas, com canhões de até 204 mm (8 polegadas). Navios aeródromos tiveram a tonelagem máxima limitada a 33 mil toneladas por unidade e não poderiam ter canhões com calibre maiores que 204 mm, para prevenir a construção de encouraçados ilegais sob a justificativa de serem navios aeródromos; também foram limitados a uma tonelagem total de 135 mil toneladas para o Reino Unido e Estados Unidos, 81 mil toneladas para o Japão e 60 mil toneladas para França e Itália (Keegan, 1990:186). Por fim, a marinha de guerra de cada potência estaria limitada na tonelagem em navios capitais: a britânica foi restringida a 580.450 toneladas; a americana a 500.320 toneladas; a japonesa a 301.320 toneladas, a francesa a 221.170 toneladas e a italiana a 182.000 toneladas, num esquema que ficaria conhecido como “5-5-3” (Gardiner, 1992:25).

Alguns navios que estavam sendo fabricados durante a assinatura do tratado continuaram a ser construídos, porém respeitando os limites impostos. Cada país também poderia converter dois navios em navios-aeródromos cuja tonelagem máxima não excedesse 33 mil toneladas, como no caso do americano *Lexington*. Apesar destas medidas, muitos navios em construção e outros em atividade tiveram que ser destruídos para se atingir as metas estabelecidas pelo acordo, dentre estes, alguns foram utilizados como alvos em exercícios de tiro, como o japonês *Tosa* e o americano *Washington* – experimentos feitos nestes exercícios iriam afetar enormemente os programas de modernização e o desenho (Gardiner, 1992:28).

O Tratado de Washington trouxe inúmeras consequências ao desenvolvimento naval. Com a proibição da construção de novos encouraçados, as marinhas voltaram sua atenção para os novos tipos de navios, principalmente para os navios aeródromos. Para Gardiner (1992:49), o acordo de Washington foi provavelmente o responsável pelos primeiros navios aeródromos realmente úteis nas marinhas americana e japonesa. Na verdade, as limitações do tratado dominaram o desenho dos navios aeródromos que combateriam na Segunda Guerra Mundial. Estas mesmas

restrições promoveriam muito o desenvolvimento dos navios aeródromos, pois, a limitação do calibre máximo dos canhões não afetava estes navios – cuja principal arma ofensiva eram seus aviões – diferentemente dos outros tipos de navios. A restrição máxima de 33 mil toneladas por navio e a conversão de enormes encouraçados criou navios aeródromos muito maiores do que a tecnologia contemporânea dos aviões justificasse.<sup>10</sup> Parece claro que, mesmo sem o tratado, navios aeródromos continuariam a ser construídos, porém eles provavelmente seriam menores, mais ou menos do tamanho de cruzadores grandes (Gardiner, 1992:50).

Muitos encouraçados foram modernizados após o tratado, sempre respeitando o limite máximo de aumento de três mil toneladas. Receberam principalmente armamento antiaéreo – o qual na maioria dos navios, de todas as classes, era praticamente inexistente – e melhorias para ampliar a proteção contra torpedos e minas. Devido a limitação em sua tonelagem total, muitos dos cruzadores construídos tiveram que ser construídos com maquinários e equipamentos mais leves, para permitir mais peso disponível para os canhões e demais armamentos.

### **A CONFERÊNCIA DE SANTIAGO E A LIMITAÇÃO NAVAL SUL-AMERICANA**

Ainda em 1922, as resoluções aprovadas pelo Tratado de Washington foram levadas à Genebra, onde ocorreu a 3ª Assembleia da Liga das Nações, com o objetivo dos países-membros considerarem estendê-las aos demais países que não haviam participado da conferência naval na capital dos Estados Unidos. A diplomacia brasileira, que estava presente na assembleia, recusou a proposta, pois, segundo os brasileiros, a situação do Brasil, país com um extenso litoral e com uma marinha considerada insuficiente para protegê-lo, não era igual à situação de europeus, norte-americanos e japoneses (Garcia, 2003).

‘ A situação da Marinha, no pós-guerra, era bastante precária, o suficiente para o então titular da pasta da Marinha, Raul Soares (1919-1920), afirmar em seu relatório ministerial (1920:28) que “a decadência do nosso poder naval é um fato tão grave que se tem hesitado em dar-lhe publicidade”. Além dessa situação, os círculos militares e navais acreditavam que o Brasil estava em manifesta desvantagem perante a Argentina e Chile. Os encouraçados destes países eram maiores, mais novos e com melhor armamento que os brasileiros e contavam com marinhas muito melhor

---

<sup>10</sup> A classe americana *Lexington* tinha 37.600 toneladas e o *Akagi* japonês 36.500 toneladas. Elas haviam sido convertidas de cruzadores de batalha cancelados por causa do tratado. Para termos de comparação, o *Ark Royal*, navio aeródromo britânico lançado em 1937, tinha 22 mil toneladas.



equipadas, tanto em termos de navios como em bases de apoio (Ministério da Marinha, 1923:26).

O capitão-de-mar-e-guerra Armando Bularmaqui, num discurso à Câmara dos Deputados, concluiu que o Brasil, a despeito de sua Marinha inferior, era o país do Cone Sul que menos gastava proporcionalmente com sua força naval. Além disso, no tocante à Marinha, o Brasil estava "sempre aquém de suas reais necessidades, e muito abaixo do nível em que se colocaram e se acham as duas nações mais fortes do nosso continente". A tonelagem total da esquadra de guerra brasileira era de 59.193 (17 navios), ao passo que a Argentina tinha 108.375 toneladas (29 navios) e o Chile 79.528 (30 navios). Para o capitão, não havia necessidade em falar em desarmamento no caso brasileiro, uma vez que o país estava praticamente desarmado e limitado em sua defesa do mar (Garcia, 2003).

O Brasil logo voltaria a se envolver na questão do desarmamento. Para 1923, estava marcada uma Conferência Internacional Americana, que ocorreria em Santiago. Por iniciativa chilena, um item proposto, que logo seria conhecido como a Tese XII, defendia a limitação e desarmamento regional, e dispunha que os países participantes iriam considerar a "adoção de uma convenção destinada a reduzir em proporção igual os gastos militares e navais". A iniciativa chilena foi alvo de especulações sobre seu real interesse: uma das possibilidades apontadas era o interesse chileno em agradar os Estados Unidos, tendo em vista a arbitragem norte-americana sobre questões territoriais entre o Chile e o Peru (Garcia, 2003).

Inicialmente, boa parte do governo brasileiro demonstrava interesse num acordo de limitação e desarmamento, sobretudo em vista à redução de gastos militares (Department of State, 1969:68). O Brasil, ainda que se considerasse favorável ao desarmamento, desejava que a limitação ocorresse em termos de "proporção igual" ao tamanho do país, população, extensão do litoral e atual capacidade de defesa. Neste sentido, o país buscava um acordo que lhe permitisse modernizar sua frota e ao mesmo tempo, pelo tamanho do país, garantisse uma frota numerosa o suficiente para fazer frente às congêneres vizinhas, especialmente em relação à Argentina. Numa tentativa, sem sucesso, de conseguir estabelecer este parâmetro de limitação naval, o Brasil propôs ao Chile e a Argentina uma pré-conferência em Valparaíso (Garcia, 2003).

A Argentina temia que o Brasil estivesse buscando estabelecer, através de acordos internacionais, uma supremacia naval na América do Sul. A chegada da missão naval americana à Marinha brasileira, em 1922, acreditavam os argentinos, seria para preparar terreno e capacidade técnica para uma futura expansão (Garcia, 2003).

A conferência acabou resumindo-se como um campo de batalha entre Brasil – que, diante de sua inferioridade naval, não queria nenhum compromisso que perpetuasse tal situação – e Argentina – que buscava regras que garantissem sua atual superioridade naval e o *status quo* sem que fosse obrigada a realizar novas aquisições. O Brasil acabou ficando numa situação bastante difícil durante a reunião, uma vez que, se aceitasse o acordo, engessava o status quo naval e, se recusasse, poderia acabar apontado como um país militarista com pretensões expansionistas (Garcia, 2003; Vidigal, 1985:68).

Num primeiro momento, foram propostas as seguintes limitações: 55 mil toneladas para navios capitais, 25 mil toneladas para navios aeródromos, 60 mil toneladas para navios auxiliares de superfície e 15 mil toneladas para os submarinos.<sup>11</sup> Pouco depois, as propostas mudaram, com propostas de estabelecimento de limitações em prazos de cinco anos, no qual inicialmente os navios capitais seriam limitados a 66 mil toneladas, 85 mil em cruzadores e outros e 15 mil em submarinos, passando a um segundo prazo onde, respectivamente, a tonelagem seria aumentada para 90 mil e um terço a mais para os demais (Garcia, 2003).

Durante as discussões sobre a Tese XII, a delegação brasileira buscou fixar a limitação de navios capitais em 80 mil toneladas e a argentina, 55 mil toneladas. O limite proposto pelos brasileiros era grande o suficiente para atender aos encouraçados *Minas Geraes* e *São Paulo* e ainda sobraria tonelagem disponível para a aquisição de um encouraçado de 35 mil toneladas, no tamanho máximo delimitado pelo Tratado de Washington, que permitiria completar a obtenção de todos os encouraçados previstos no programa naval de 1906. Do lado argentino, a limitação proposta seria o suficiente para garantir a manutenção de seus dois encouraçados – superiores aos brasileiros – e impedir qualquer outra aquisição semelhante do lado brasileiro (Vidigal, 1985:68).

Ao final da conferência não houve acordo sobre limitação. Os brasileiros rejeitaram-na por temer perder liberdade em seu campo de ação naval, ainda que o país não tivesse todas as condições favoráveis para a aquisição de encouraçados e manter o *status quo* desfavorável ao país (Ministério da Marinha, 1923:23; Vidigal, 1985:68).<sup>12</sup> Para os norte-americanos, de outro lado, a proposta brasileira acabaria

---

<sup>11</sup> É interessante notar que, naquele momento, nenhuma marinha sul-americana detinha um porta-aviões – o primeiro navio deste tipo seria o *Minas Gerais*, adquirido em 1956 pelo Brasil. Podemos supor que a inclusão deste tipo de navio foi um reflexo do uso destas embarcações na Primeira Guerra Mundial.

<sup>12</sup> Em 1921, o Reino Unido propôs ao Brasil a compra do encouraçado *Agincourt* (ex-*Rio de Janeiro*) pelo preço de um milhão de libras, um valor bastante atrativo. Entretanto, a aquisição

incentivando a aquisição de navios por parte do Brasil e Chile (Department of State, 1969:68). Para os argentinos, a falha no acordo acabou gerando um dilema de segurança: era necessário adquirir novas embarcações no intuito de garantir a sua defesa.

Ainda em 1923, o ministro da Marinha do Brasil, almirante Alexandrino, propôs um novo programa naval, que contava, entre outras unidades, um encouraçado e um navio aeródromo (Ministério da Marinha, 1923:18). Entretanto, em virtude das agitações políticas no Brasil causadas pelo fenômeno do tenentismo e da situação financeira desfavorável, a única aquisição do programa proposto foi um submarino, em 1925 (Waldmann Júnior, 2013:30-32).

De qualquer maneira, face à possibilidade do Brasil ampliar seu poder naval e diante do grande número de navios obsoletos, a Argentina modernizou sua esquadra durante a década de 1920, em especial após um programa de revitalização iniciado em 1924 com a modernização dos seus dois encouraçados e a aquisição de três cruzadores, doze contratorpedeiros e três submarinos. Os chilenos, diante do aumento do poderio bélico argentino, buscaram também reforçar sua marinha. Entretanto, em virtude da reduzida capacidade financeira do Chile, os resultados foram mais modestos: modernizou seu encouraçado e adquiriu seis contratorpedeiros e três submarinos (Scheina, 1988:143-144).

## **OS TRATADOS NAVAIS DE LONDRES**

Em 1930, as potências navais se reuniram numa conferência naval em Londres para discutir um novo tratado de limitação de armamentos navais, como já mencionamos. O encontro, já previsto durante a assinatura do Tratado Naval de Washington, buscava renovar o hiato na construção de navios capitais e rever alguns pontos do tratado de 1922. Porém, novas questões ameaçavam o consenso entre os países. Um ano antes, a Alemanha bateu a quilha do Deutschland, o maior navio alemão construído desde o final da Grande Guerra. Com 10.600 toneladas e canhões de 280 mm, foi classificado como um encouraçado de bolso (pocket battleship) pelos britânicos, pois tinha poder de fogo superior aos cruzadores (cujos canhões estavam limitados 204 mm) a despeito de ter o tamanho deles. Apesar de ser festejado na Alemanha, as grandes marinhas viram a construção do Deutschland com receio. A

---

não ocorreu, primeiramente pelas condições econômicas por que o Brasil passava, que, aliadas aos altos gastos com a modernização recente dos dois dreadnoughts brasileiros, tornavam o dispêndio de mais recursos financeiros inviável; finalmente, é importante ressaltar que a aquisição de um terceiro encouraçado era vista com sérias ressalvas por parte da Marinha. Scheina, 1988:135; Waldmann Júnior, 2013:26.

França então se recusou a ratificar um novo tratado por causa do Deutschland e pela informação de que mais dois navios alemães, ainda maiores, estavam sendo preparados para fabricação. Para os franceses, o aumento da marinha alemã tornou necessário um crescimento da sua marinha que não se enquadraria nas limitações de um novo tratado. Como resposta, a Itália também se retirou das negociações, pois o aumento da marinha francesa ameaçaria a posição italiana no Mediterrâneo, forçando a Itália a aumentar seu poder naval (Gardiner, 1992:25).

Se em 1922 a crise econômica pós-guerra incentivou a diminuição das armas navais, em 1930 a crise econômica era ainda pior. A ideia era estender o período de hiato na construção de encouraçados por mais cinco anos. Mas apesar da recessão econômica, a possível ameaça de uma marinha alemã poderosa incentivou uma nova corrida armamentista. As potências navais remanescentes assinaram o Tratado Naval de Londres em 1931.

O tratado renovou a suspensão na construção dos navios capitais por mais cinco anos e estabeleceu novas limitações para os cruzadores, classificando-os em duas categorias, de acordo com o tamanho de seus canhões principais: cruzadores leves (a), cujo calibre iria até 155 mm e cruzadores pesados (b), cujo calibre variava entre 155 mm e 204 mm. Houve também uma limitação da tonelagem total destes dois tipos estabelecida para cada potência: para o Reino Unido, eram (a) 192.200 toneladas e (b) 146.800 toneladas; para os Estados Unidos, eram (a) 143 mil toneladas e (b) 180 mil toneladas; para o Japão, eram (a) 108.400 toneladas e (b) 105.500 toneladas (Gardiner, 1992:63).

Uma novidade neste tratado foi a limitação não só dos grandes navios, mas também dos menores. Contratorpedeiros deveriam ter canhões com no máximo 127 mm, com uma tonelagem máxima de 1.500 toneladas. Além disso, a tonelagem máxima destes navios nas marinhas dos signatários deveria ser de 150 mil toneladas para os Estados Unidos e Reino Unido e 105 mil toneladas para o Japão. Deste total, até 16% poderia ser composto de contratorpedeiros de até 1.850 toneladas, que serviriam como líderes de flotilhas (Osborne, 2005:80-81). Em relação aos submarinos, os signatários limitaram a sua tonelagem em duas mil toneladas e canhões de no máximo 129 mm, além da paridade na tonelagem total para a força submarina em 52 mil toneladas.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> McBride, 2000:163. É curiosa a limitação ao calibre dos canhões dos submarinos, uma vez que o armamento principal deste tipo de navio é o torpedo, que não teve nenhuma limitação. Muito provavelmente esta limitação está conectada com o pensamento de grande parte da oficialidade, em especial nestas potências navais, de que o poder naval dependia dos canhões navais, em especial dos grandes canhões navais, dentro da lógica *mahaniana*. Para eles, os

Apesar do tratado, uma nova corrida armamentista parecia se desenrolar, em especial após Hitler assumir o poder na Alemanha. Franceses, italianos e alemães embarcaram em programas de construção de navios capitais, enquanto os signatários do Tratado de Londres respondiam com a construção de novos cruzadores, contratorpedeiro e submarinos sob as exigências do acordo. Após Hitler repudiar publicamente em março de 1935 as limitações impostas às forças armadas alemãs, o Reino Unido, buscando amenizar a corrida armamentista, fez um acordo em junho do mesmo ano com os alemães que lhes permitia construir uma frota de superfície com uma tonelagem total de até 35% da marinha britânica. No caso de submarinos, este percentual aumentava a 45%, sob algumas condições (Gardiner, 1992:105). Este acordo foi especialmente benéfico para a fabricação de novos submarinos, e logo os estaleiros alemães preparavam-se para construir novos *U-boats*.

Em 1935, já sob o clima de corrida armamentista, as potências navais novamente se encontraram para discutir um novo acordo. Sem concordância entre as partes, sobretudo por causa da insistência japonesa de alcançar paridade com os norte-americanos, o segundo Tratado Naval de Londres foi assinado em 1936 por Reino Unido, Estados Unidos e França. Em termos práticos, o tratado colocava uma “cláusula de escalamento”, na qual, caso Itália e Japão não aderissem ao acordo até 1937, permitia aos signatários aumentarem suas marinhas de acordo com o aumento dos não-signatários. Outros acordos separados foram negociados com a Alemanha e a União Soviética, mas era óbvia a corrida naval neste momento e em breve essas marinhas estariam combatendo na Segunda Guerra Mundial (McBride, 2000:175).

## A NOVA PROPOSTA CHILENA

Em 1931, ocorreu uma grande revolta na marinha chilena, que ocasionou a retirada do serviço de milhares de marinheiros treinados. A revolta, que se iniciou em setembro daquele ano no encouraçado *Almirante Latorre* e no cruzador *O'Higgins*, espalhou-se para praticamente toda a esquadra chilena pouco depois. Tinha suas causas nos cortes impostos aos soldos dos marinheiros, porém, com a ampliação do apoio popular à revolta, surgiram outras reivindicações em relação a economia do país, afetada pela Grande Depressão. A rebelião durou cerca de uma semana, e os revoltosos acabaram presos (Scheina, 1988:107-114).

Diante da grande redução dos efetivos da Marinha e da situação econômica cada vez mais difícil, parecia interessante àquele país se desfazer do seu único

---

submarinos tinham funções secundárias e de apoio ao corpo principal da esquadra, como o reconhecimento. Murray & Millett, 1998:261-262.



*dreadnought* – o *Almirante Latorre*. Assim, por iniciativa do Chile cogitou-se de dispensar de atividade os *dreadnoughts* das três principais potências sul-americanas.

A Argentina era favorável à proposta, uma vez que esta lhe proporcionaria grandes vantagens sobre seus rivais sul-americanos, pois a retirada dos seus encouraçados *Rivadavia* e *Moreno*, do serviço, uma vez acompanhada por ato idêntico do Chile e do Brasil, manteria o *status quo* naval existente e ainda reduziria os gastos com a sua marinha. Além disso, diante do fato de que a Argentina detinha uma esquadra com navios mais novos que os seus vizinhos, tal ato acabaria reforçando a superioridade naval argentina na América do Sul (Ministério da Marinha, 1932:17-18).

Para o Brasil, entretanto, esta proposta não era nem um pouco interessante, pois a eliminação dos encouraçados *Minas Geraes* e *São Paulo* reduziria a Marinha a pouco mais que zero, com a anulação quase absoluta do poder marítimo do país. Os dois únicos cruzadores restantes eram inadequados, necessitando a todo instante de consertos, e os contratorpedeiros mal podiam navegar distantes da costa. A manutenção dos encouraçados não devia ser encarada como uma tendência à competição entre os vizinhos, já que os brasileiros eram bem inferiores aos encouraçados argentinos, mais modernos e melhor armados, além de seus canhões terem maior alcance (Ministério da Marinha, 1932:18). Podemos também apontar o peso simbólico que os encouraçados tinham na Marinha, que naquele momento era composta de grande número de unidades em condições muito precárias. Assim, novamente por decisão brasileira, não houve nenhum acordo de limitação de armamentos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como pudemos observar, o período entreguerras é caracterizado, entre outros pontos, pelos acordos de limitação de armamentos. Apesar de que os encouraçados não foram decisivos na Grande Guerra, eram comumente apontados como fator principal para a medição do poder naval de um país. A grande ênfase na limitação dos *dreadnoughts*, tanto nos tratados entre as grandes potências marítimas como nas negociações entre os países do ABC ilustram bastante claramente esta concepção.

Em todos os casos analisados, as ideias de limitação naval surgiram após acirradas corridas armamentistas navais, que demandaram grandes recursos destes países. O acordo pode ser visto como uma ação buscando defender o interesse mais básico de sobrevivência como eu estado independente. A corrida armamentista em torno dos encouraçados, tanto no caso europeu como no sul-americano, podem ser vistos dentro da lógica do dilema de segurança. No caso europeu, a corrida só

terminou com uma sangrenta guerra que ceifou milhões de vidas e que determinou um lado vencedor. É curioso notar que os encouraçados, objetos da corrida armamentista, pouco fizeram durante o conflito: eram navios caros e importantes demais para os beligerantes arriscarem perder. No caso sul-americano, a guerra também foi um importante freio à corrida armamentista – pois acabaria sendo impossível realizar grandes aquisições na Europa – mas, mais do que a guerra, o maior fator para frear a corrida foram os altos custos financeiros que ela implicava. Caso a corrida armamentista continuasse, os gigantescos custos de manutenção e aquisição dos navios acabariam pondo em risco a própria segurança financeira do país.

Os tratados navais surgem num momento em que a segurança dos estados signatários não estava claramente ameaçada – uma vez que o inimigo fora derrotado na guerra – numa perspectiva de garantir a própria segurança através de um acordo que fosse interessante a todas as partes. Também é preciso apontar fatores internos aos estados como impulsos para o acordo: o clima, entre as populações e elites, sobretudo dos estados europeus, era contrário à expansão militar. A partir do momento em que o pacifismo pós-guerra se reduziu e a rivalidade, tanto entre os signatários como com o ressurgimento do poderio naval alemão, tornou as bases do acordo cada vez mais impossíveis, num processo que deve ser entendido na lógica do dilema de segurança.

No caso sul-americano, a rivalidade Argentina-Brasil foi o fator de maior responsabilidade para o fracasso da limitação de armamentos navais. Caso aprovadas, as negociações entre os países do ABC iriam engessar o *status quo* naval, que então era bastante favorável à Argentina, algo que era inaceitável para os brasileiros. O Chile, por sua vez, tomou tom conciliatório, apesar de sua rivalidade com a Argentina. Ainda que não conseguisse se tornar hegemônico na região, o país aceitava sua condição de segunda força naval porque entendia que essa posição o protegeria. Além disso, devemos nos lembrar sempre que o Chile, em comparação com os outros dois países, tinha notadamente recursos e população inferiores e dificilmente poderia impor qualquer hegemonia.

De qualquer maneira, a Argentina vai manter sua posição de maior potência marítima sul-americana até a Segunda Guerra Mundial. Nos anos interiores à entrada do Brasil no conflito, os brasileiros vão tentar reforçar a sua segurança face ao país platino com o estabelecimento de uma aliança com os Estados Unidos. Com os enormes recursos norte-americanos, a Marinha se tornou a principal força naval na América Latina, posição que, entretanto, conservaria por pouco tempo, até a imposição norte-americana de um princípio, já na Guerra Fria, de equilíbrio naval no Cone Sul. A partir da década de 1960, entretanto, o Brasil vai retomar um ritmo de

grandes aquisições navais, passando a estabelecer uma firme superioridade naval sobre seus vizinhos que continua a existir até os dias atuais.

## REFERÊNCIAS

- BAYLIS, John; SMITH, Steve & OWENS, Patricia (Eds.). *The Globalization of World Politics*. Oxford: Oxford University Press, 2008.
- CARR, Edward Hallett. *Vinte anos de crise 1919-1939*. Brasília: Universidade de Brasília, 2001.
- CARVALHO, José Murilo de. *Forças Armadas e Política no Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006.
- FERRO, Marc. *A Grande Guerra*. Lisboa: Edições 70, 2008.
- GARCIA, Eugênio Vargas. A diplomacia dos armamentos em Santiago: o Brasil e a Conferência Pan-Americana de 1923. *Revista Brasileira de História*, vol.23, nº46, 2003.
- GARDINER, Robert (Ed.). *The Eclipse of The Big Gun: The Warship 1906-45*. London: Conway Maritime Press, 1992.
- HOBBSBAWM, Eric. *A Era dos Impérios*. São Paulo: Paz e Terra, 2009. [a] \_\_\_\_\_ . *Era dos Extremos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009. [b]
- KEEGAN, John. *The Price of Admiralty*. New York: Penguin Books, 1990.
- KNOX, MacGregor & MURRAY, Williamson. *The dynamics of military revolution 1300-2050*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.
- MARTINS FILHO, João Roberto. *A Marinha Brasileira na Era dos Encouraçados, 1895-1910*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2010.
- McBRIDE, William M. *Technological change and the United States Navy 1865-1945*. Baltimore: St. Johns Hopkins University Press, 2000.
- MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório Apresentado ao Exmo. Chefe do Governo Provisório*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1932.
- \_\_\_\_\_. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1920.
- \_\_\_\_\_. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1923.
- MURRAY, Williamson & MILLETT, Allan R. (Eds.). *Military Innovation in the Interwar Period*. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.
- OSBORNE, Eric W. *Destroyers*. Santa Barbara: ABC-CLIO, 2005.
- SCHEINA, Robert L. *Latin America: A Naval History 1810-1987*. Annapolis: Naval Institute Press, 1988.
- U.S. DEPARTMENT OF STATE. *Research Memorandum: The Armed Forces and Police in Brazil*. August 25, 1969.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985.
- WALDMANN JÚNIOR, Ludolf. *Tecnologia naval e política: o caso da Marinha Brasileira na era dos contratorpedeiros, 1942-1970*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de São Carlos, 2013.
- WALTZ, Kenneth. *Theory of International Politics*. Reading: Addison-Wesley, 1979.