



FOTO: www.naval.com.br

*Capitão de Mar e Guerra* GUSTAVO LEITE **CYPRIANO NEVES**  
 Comandante do NDCCGDVila  
 Aperfeiçoado em Eletrônica

## INTRODUÇÃO

**P**ela popa do submarino, Ramius olhou para os penhascos do fiorde de Kola. Milênios antes, haviam sido esculpidos naquela forma pelas pressões implacáveis das altaneiras geleiras (CLANCY, 1984, p. 10)

É interessante o salutar hábito da leitura. As interpretações das páginas analisadas podem, inclusive considerando o próprio leitor em si, variar ao longo do tempo. Não se trata aqui de atribuir à ficção bem elaborada de “A Caçada ao Outubro Vermelho”, a capacidade de antever o *modus operandi* do Poder Naval russo nas águas geladas do Ártico, mesmo porque o contexto histórico modificou-se de forma significativa desde então. Entretanto, não somente a base de Severomorsk e sua saída para a península de Kola, mas também as demais áreas marítimas que se estendem até a saída oriental

para a Ásia têm, hoje, ultrapassado os limites dos romances lucrativos de entretenimento.

Nesse sentido, o autor buscará analisar o crescimento da atividade econômica e, decorrente da necessidade de proteção desses interesses, militar, que tomam forma naquelas altas latitudes do Hemisfério Norte, com a finalidade de identificar aspectos relevantes para reflexão.

Em 23 de março de 1993, a colisão ocorrida entre o submarino nuclear de ataque estadunidense Grayling, da Classe Sturgeon, e o russo Novomoskovsk, da Classe Delta, também nuclear e lançador de mísseis balísticos, 105 milhas náuticas ao norte de Murmansk, indicava, à época, a preocupação contínua com as operações de esclarecimento, antissubmarino e ações de guerra eletrônica e acústica, mesmo após o término da Guerra Fria (1947-

1991). Independentemente do desgaste político observado entre Bill Clinton e Boris Yeltsen, é possível concluir que, dentro das capacidades de ocultação presentes em cada Poder Naval, esse processo necessitava ser aprimorado, mas não extinto. E com o passar dos anos, as alterações no sistema de relações internacionais, mudanças climáticas e incremento do comércio marítimo mundial impulsionaram os investimentos na chamada “Northern Sea Route” (NSR), extrapolando aquelas tensões, até então mais restritas ao bipolarismo, para uma disputa mais perceptível na área do Ártico.

Duas organizações chamaram a atenção ao longo da pesquisa: o Conselho do Ártico (Arctic Council); e o Centro para Logística do Alto Norte (Centre for High North Logistics - CHNL). A primeira, criada em 1996 e composta por oito Estados membros<sup>1</sup>, representa um



fórum intergovernamental que busca, por intermédio de grupos de trabalho, promover a cooperação, coordenação e interação entre as comunidades do Ártico, especialmente nas questões de desenvolvimento sustentável e proteção ambiental. Há, nesse caso, uma similaridade com a participação brasileira no Tratado da Antártica de 1975. A segunda, de 2009, decorre de iniciativa da Noruega, com apoio financeiro de armadores, seguradoras e, a partir de 2011, da empresa russa Rosatomflot, especialista em geração de energia e única a manter uma esquadra de navios quebra-gelo com propulsão nuclear. Seu objetivo é disponibilizar, ao mercado global e demais organizações internacionais, informações práticas para o planejamento de viagens ao longo da NSR. E de fato, seu sítio de internet<sup>2</sup> consolida e disponibiliza uma série de dados importantes.

Evidentemente, apesar da redução de cerca de 3.200 milhas em relação às rotas marítimas passando por Suez e Malaca, o principal fator que influencia a navegação na NSR é a presença constante do gelo. Suas variações sazonais permitem, normalmente, o trânsito do início de julho à segunda metade de novembro. Não obstante, com base nos dados e projeções da Rosatomflot, certamente com algum exagero típico da conotação comercial, o Sr. Mikhail Belkin, assistente do Diretor Geral da empresa, afirmou que o volume de carga transportada ao longo da NSR alcançou cerca de 10,2 milhões de toneladas ao final de 2017 e que após

2020 e 2030, seria aumentado para 40 e 115 milhões, respectivamente.

Por mais que as apostas na NSR apresentem um grau de otimismo passível de contestação, é impossível negar as extensas reservas e riquezas naturais presentes na região do Ártico: terras raras na Groenlândia capazes de enfrentar o monopólio da China; pesca, enriquecida pela migração em direção ao Norte de um grande número de espécies; petróleo e, principalmente, gás natural, em particular na península russa de Yamal; e minerais em Norilsk e na península de Kola, apenas para enumerar alguns.

Se o foco for mantido somente na área dos hidrocarbonetos, observa-se uma guinada significativa dos Estados Unidos da América (EUA), a partir de janeiro deste ano, com a abertura para exploração de petróleo e gás offshore. Dentre as 47 concessões autorizadas, dezenove concentram-se na costa do Alasca, mesmo diante dos riscos ambientais associados.

Em Yamal, o projeto russo de exploração de gás natural, com vultosos investimentos, inclusive de chineses e franceses, iniciou as operações de transporte com navios gaseiros quebra-gelo no fim de 2017. Seu custo foi da ordem de 27 bilhões de dólares, mobilizando dezenas de milhares de trabalhadores para construção de um porto, aeroporto, usina e reservatórios em um ambiente hostil e extremamente frio. A partir de 2019, estima-se que

o terminal entregue cerca de 16,5 milhões de toneladas por ano.

Outro aspecto que demanda uma consistente argumentação, junto a organismos internacionais e demais Estados com interesse no Ártico, é a questão da Convenção de Montego Bay. Para não estender demasiadamente as questões jurídicas, citam-se apenas cinco: os EUA e o Canadá disputam a passagem noroeste; a Noruega e a Rússia têm um contencioso sobre o Mar de Barents; o Canadá e a Dinamarca competem por uma pequena ilha perto da Groenlândia; o Parlamento russo se opõe à ratificação de um acordo com os EUA sobre o Mar de Bering; e uns defendem o regime arquipelágico, outros o de estreitos.

E mesmo o Conselho do Ártico, mencionado previamente, foi obrigado a acolher novos observadores, como França, Índia e China, que buscam defender suas visões sobre o tema. A própria Rota da Seda Polar, recentemente divulgada pela China, caracteriza bem as mudanças em curso.

Se a equação apresenta claramente suas variáveis principais de fonte de recursos e linhas de comunicações marítimas, capazes de sustentar o escoamento dessas riquezas para o mercado externo e interno de difícil acesso, a igualdade deverá ser alcançada pela defesa de interesses, sejam eles de ordem econômica ou de soberania. Trata-se do emprego da expressão militar do Poder Nacional.



FOTO: Sakhalin Energy

Na realidade, nenhum exemplo pode ser mais bem aplicado do que as considerações emanadas da maior potência militar do globo. Estudos elaborados pelo senador Dan Sullivan, representante do Alaska, destacam a negligência dos EUA para com o Ártico. Suas comparações entre o esforço de investimento dos países membros da OTAN, e dos próprios estadunidenses, frente aos russos denotam um tom alarmante. A reconstrução de infraestruturas críticas e, em especial, de bases e aeródromos militares, a construção de navios quebra-gelo e a forte propaganda estatal marcam, efetivamente, a presença da Rússia na região.

Mas como as reflexões imaginadas neste artigo devem passar, obrigatoriamente, pelo Poder Marítimo, buscou-se concentrar a análise em alguns de seus elementos, presentes também na Doutrina Militar Naval da Marinha do Brasil, para que os leitores possam ser sensibilizados e exercitem seu poder de análise.

Desde o início dos anos 2000, a Rússia vem reforçando a presença de forças navais no Ártico. Seu Poder Naval vem atuando, com maior visibilidade, em exercícios e adestramentos, ampliando a capacidade operacional da Esquadra do Norte. Em 2008, por exemplo, exercícios de tiro real foram executados pelo contratorpedeiro antissubmarino Severomorsk, operan-



do com o cruzador Marechal Ustinov, nas proximidades do arquipélago norueguês de Svalbard. São navios das Classes Udaloy e Slava, nessa ordem, que sofreram modernizações recentes e, quando somados, deslocam quase 20.000 toneladas, abrindo-se mão aqui de discorrer minuciosamente sobre a quantidade de armamento embarcado.

Emblemático, também, foi o desfile naval de 30 de julho de 2017 em São Petersburgo, para homenagem ao Dia da Marinha Russa. Além da quantidade de meios, o deslocamento dos gigantes meios nucleares, o cruzador Pe-

dro, o Grande e o último remanescente dos temidos Akula, Dmitri Donskoi transmite uma clara mensagem: há capacitação e material suficiente para navegar de Severomorsk, cruzando o Mar de Barents, o Mar da Noruega, o Mar do Norte, a Escandinávia e o Mar Báltico com toda a potência da Esquadra do Norte.

Outros elementos de desenvolvimento do Poder Marítimo podem ser observados na indústria naval e na Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) voltada ao uso do mar e águas interiores. O novo Programa de Armamento russo de 2018-2027 tem cum-



Cruzador Classe Slava

prido suas metas. A Marinha Russa recebeu, ao todo, trinta novos meios ao longo de 2017. Dois novos navios-patrolha Gratchonok foram diretamente adjudicados à Esquadra do Norte, para reforçar a capacidade de defesa de porto e áreas marítimas restritas.

Sob o ponto de vista da PD&I, o planejamento do Ministério da Defesa russo prevê, até 2025, a ligação por fibra óptica, proveniente de cabos submarinos, das bases posicionadas ao longo da NSR desde a fronteira com a Noruega (base de Severomorsk) até Vladivostok, sede da Esquadra do Pacífico. Afastando-se da retórica, os navios responsáveis pela passagem dos 12.700 Km de cabeamento estão, atualmente, em construção no estaleiro naval de Zailiv, na Crimeia, com previsão de iniciar suas operações em 2018/2019.

Em síntese, o Capitão de Fragata Putin, zampolit<sup>3</sup> do fictício “Outubro Vermelho” cuja existência não ultra-

passa o primeiro capítulo do livro, está bem longe de seu homônimo do mundo real, Vladimir, presidente da Federação Russa. No atual contexto global, onde a tecnologia exige atenção e discernimento redobrados para diferenciar o ambiente virtual da realidade fria e implacável do choque de interesses, persistem reflexões importantes constatadas ao longo desse artigo.

Em um ambiente de crescente escassez de recursos naturais, novas alternativas, quando identificadas, devem ser exploradas. Para tal, investimentos em infraestrutura, PD&I e capacitação de pessoal precisam ser planejados com a devida antecedência.

Se essas riquezas precisam fluir por linhas de comunicações marítimas, sua proteção passa a representar um assunto de Estado, um interesse nacional que impacta na vida diária dos cidadãos e em sua sobrevivência. Por isso, esse mesmo Estado deve obrigar-se a

prover sua defesa e aprimorar seu Poder Marítimo para perseguição dos objetivos nacionais.

Nesse sentido, o Poder Naval responde por grande parte desse esforço. Sua capacidade em demonstrar força ao longo dos diversos Oceanos e Mares, arvorando o pavilhão nacional e conduzindo adestramentos, contribui para o exercício da dissuasão. Manter esse inventário em condições de pronto emprego exige o constante investimento em construção naval, a modernização das infraestruturas de bases e portos e um planejamento de longo prazo.

O Ártico, de fato, está muito distante. No entanto, este autor julga interessante a manutenção do exercício da leitura, para que os futuros decisores ampliem sua capacidade de análise e, principalmente, de argumentação para o desenvolvimento de um Poder Naval crível, a ser respeitado em uma mesa de negociações.



#### NOTAS:

- 1- Canadá, Estados Unidos da América (EUA), Islândia, Finlândia, Noruega, Reino da Dinamarca (incluindo Groenlândia e Ilhas Faroer), Rússia e Suécia.
- 2- <http://www.arctic-lio.com/>.
- 3- Termo usado para o Oficial Político, que era responsável pela educação político-ideológica e organização da unidade para a qual estava designado.

#### REFERÊNCIAS:

AGENCE FRANCE PRESS. *La Russie renforce sa présence navale dans l'Arctique*. La Presse, Montreal, 14 jul. 2008. Disponível em: <<http://www.lapresse.ca/international/200809/08/01-665390-la-russie-renforce-sa-presence-navale-dans-larctique.php>>. Acesso em: 05 jun. 2018.

CLANCY, Tom. *A Caçada ao Outubro Vermelho*. Tradução Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Distribuidora Record de Serviços de Imprensa, 1984.

DANIEZ, Clément. *Pétrole, gaz, navigation... l'Arctique polarise les convoitises*. L'Express, Paris, 27 jan. 2018. Disponível em: <[https://www.lexpress.fr/actualite/monde/petrole-gaz-navigation-l-arctique-polarise-les-convoitises\\_1979749.html](https://www.lexpress.fr/actualite/monde/petrole-gaz-navigation-l-arctique-polarise-les-convoitises_1979749.html)>. Acesso em: 11 mar. 2018.

DELANOË, Igor. L'Arctique russe passera à la fibre optique. Le portail des forces navales de la Fédération de Russie, Moscou, 26 abr. 2018. Disponível em: <<http://www.rusnavyintelligence.com/2018/04/l-arctique-russe-passera-a-la-fibre-optique.html>>. Acesso em: 10 maio 2018.

DELANOË, Igor. Les constructions navales russes maintiennent le cap en 2017. Le portail des forces navales de la Fédération de Russie, Moscou, 12 jan. 2018. Disponível em: <<http://www.rusnavyintelligence.com/2018/01/les-constructions-navales-russes-maintiennent-le-cap-en-2017.html>>. Acesso em: 05 mar. 2018.

GORDON, Michael R. U.S. and Russian Subs in Collision In Arctic Ocean Near Murmansk. The New York Times, New York, 23 mar. 1993. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/1993/03/23/world/us-and-russian-subs-in-collision-in-arctic-ocean-near-murmansk.html>>. Acesso em: 21 fev. 2018.

GRAMER, Robbie. Here's What Russia's Military

Build-Up in the Arctic Looks Like. Foreign Policy, Washington-DC, 25 jan. 2018. Disponível em: <<http://foreignpolicy.com/2017/01/25/heres-what-russias-military-build-up-in-the-arctic-looks-like-trump-oil-military-high-north-infographic-map/>>. Acesso em: 10 abr. 2018.

HUMPERT, Malte. Rosatomflot Faces Increasing Challenges, Needs More Icebreaker. High North News, Bodø, 01 jun. 2018. Disponível em: <<http://www.highnorthnews.com/rosatomflot-faces-increasing-challenges-needs-more-icebreakers/>>. Acesso em: 05 jun. 2018.

SPUTNIK FRANCE. Le croiseur lance-missiles russe Maréchal Oustinov effectue des tirs en mer de Barents. Rossiya Segodnya, Moscou, 16 maio 2017. Disponível em: <<https://fr.sputniknews.com/russie/201705161031409958-croiseur-missile-tir-entrainement/>>. Acesso em: 01 jun. 2018.

SPUTNIK FRANCE. Les bâtiments de la marine russe impressionnent les Européens. Rossiya Segodnya, Moscou, 25 jul. 2017. Disponível em: <<https://fr.sputniknews.com/presse/201707251032377266-marine-russe-croiseur-nucleaire/>>. Acesso em: 01 jun. 2018.