

TRÊS CICLOS DA MARINHA DO BRASIL*

JOSÉ AUGUSTO ABREU DE MOURA**
Capitão de Mar e Guerra (Refth)

SUMÁRIO

Introdução
O despreparo e suas consequências
O Brasil na Guerra Fria
As alterações globais
As alterações no Brasil
A situação atual
As prioridades
Conclusão

INTRODUÇÃO

A Defesa Nacional é assunto de baixa prioridade no Brasil, fato evidenciado mais uma vez nas eleições presidenciais de 2014, pela falta de qualquer menção relevante a respeito nas campanhas.

É bem verdade que já faz 146 anos desde o último conflito em que houve grande

mobilização popular – a Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870). Depois dele, temos vivido este invejável período em harmonia com os vizinhos.

Esses aspectos provocaram crenças que até hoje (fevereiro/2017) permeiam o imaginário nacional, como:

– não há demandas críticas de Defesa que superem as graves demandas socio-

* Publicado na *Revista da Escola de Guerra Naval* (EGN) em 2015 e revisto pelo autor em fevereiro de 2017.

* Comandou o CT *Pernambuco*. Instrutor de Centro de Jogos de Guerra da EGN. Professor do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da EGN. Doutor em Ciência Política.

econômicas do País – opinião expressa até mesmo por uma autoridade militar há alguns anos (FLORES, 2002, 79); e

– guerra só seria possível com os vizinhos – é comum a frase: “Porque alguém de fora viria aqui nos incomodar?”. Por essa crença, se vivemos em harmonia e se temos superioridade regional, ainda que pequena, não temos por que nos preocupar; além do mais, resolvemos todos os problemas de fronteiras até o início do século XX.

Sobre esta última afirmação, poucos evocam hoje que o momento histórico imediatamente anterior à Segunda Guerra Mundial talvez tenha constituído o ápice da descrença em ameaças extrarregionais entre as elites nacionais, o que, aliado a fatores econômicos e de política interna, conduziu ao grande despreparo do País quando “alguém de fora veio aqui nos incomodar”, sob a forma de submarinos alemães e italianos afundando mercantes brasileiros em nosso litoral.

Com a guerra, aguçava-se o problema de manter o abastecimento das grandes cidades – então realizado primordialmente pelo transporte marítimo, pois o País era constituído por “arquipélagos populacionais” ao longo da costa, carentes de ligações terrestres entre eles; havia que proteger os navios mercantes nacionais contra as unidades da força submarina da Alemanha, provavelmente a melhor do mundo na época; e dar resposta à agressão sofrida, como o clamor popular – que então apareceu – passou a exigir (Pereira, 2015, 141-181, 135-136).

Tais necessidades custaram ao Brasil a dependência total em relação aos Estados

Unidos da América (EUA), dada a precariedade das capacidades nacionais, numa condição benevolmente tratada como aliança, o que por si só já é uma situação desgastante. O contexto, porém, envolveu outras questões sensíveis para líderes e marinheiros brasileiros.

Esses fatos devem ser lembrados com o propósito de evitar situações semelhantes no futuro – em especial em tempos de crise econômica como a atual, recordando o que muito justamente o ministro da Defesa fez constar do Livro Branco da Defesa Nacional (LBDN): “... defesa não é delegável e devemos estar preparados para combater qualquer agressão” (Brasil, 2012b, 8).

O País era constituído por “arquipélagos populacionais” ao longo da costa, carentes de ligações terrestres entre eles; havia que proteger os navios mercantes nacionais

O DESPREPARO E SUAS CONSEQUÊNCIAS

Os anos 1930 foram pródigos em dificuldades econômicas típicas de uma economia agroexportadora, dramaticamente aumentadas pela quebra da bolsa de Nova Iorque em 1929, o que nos levou duas vezes à moratória da dívida externa, em 1932 e 1937. Esses problemas estenderam aos maiores centros urbanos o ciclo de convulsões da década anterior: a Revolução de 1930, cuja vitória trouxe alterações fundamentais nas instituições nacionais; a Revolução Constitucionalista de São Paulo (1932), praticamente uma guerra civil; a Intentona Comunista de 1935 e o *putsch* integralista de 1938, estas duas últimas devidas também à influência das ideologias comunista, fascista e nazista, que mobilizavam boa parte da elite pensante do País (Pereira, 2015, 18-19).

Nessas condições, não é difícil supor por que a Marinha do Brasil (MB), no início dos anos 1940, estava longe de ser a força poderosa do início do século XX, construída com os recursos do auge da exportação de borracha e sob os auspícios do Barão do Rio Branco, que convencera o poder político das vantagens de uma boa esquadra para a política externa (Pereira, 2015, 128).

Alguns desses navios ainda estavam em atividade, mas não eram apropriados para as operações antissubmarino, como então se necessitava, por não terem sido para isso especificados. Além disso, estavam em péssimo estado por não terem recebido a necessária manutenção devido à constante falta de recursos entre os dois momentos, o que também era a causa das reduzidíssimas e inadequadas dotações de munições então disponíveis (Pereira, 2015, 128-134).

A MB até tentara se reequipar – entre algumas outras tentativas, houvera um “plano naval” elaborado em 1932 e implementado apenas em diminuta parte nos dez anos seguintes também pela notória falta de recursos, mas com foco exclusivamente regional – visando reduzir a inferioridade diante dos poderes navais do Chile e da Argentina (Vidigal, 1982, 93-97).

Alguns fatos indicavam que as hostilidades se aproximavam do País. Em dezembro

de 1939 ocorrera a batalha naval do Rio da Prata, na costa do Uruguai, envolvendo navios ingleses e o encouraçado de bolso alemão *Graff Spee*. Em consequência, realizou-se a conferência de julho de 1940 em Havana, em que os chanceleres e representantes americanos declararam a neutralidade das Américas, e foi estabelecida uma zona de segurança marítima em torno do continente para a proteção da navega-

ção costeira contra as possíveis extensões da guerra que se travava na Europa (Pereira, 2015, 62).

No início de 1941, começaram a ser realizadas, nessa zona de segurança, as “patrulhas da neutralidade” por uma força-tarefa da Marinha norte-americana¹ que, a partir de maio, passou a frequentar o porto de Recife, o qual se tornou sua base naval em outubro (United States, 2015 “Chronology”, iii).

O real envolvimento brasileiro ocorreu em janeiro de 1942, quando foram rompidas as relações diplomáticas com os países do Eixo, seguindo-se o torpedeamento de mercantes nacionais culminando, em agosto, com os cinco afundamentos próximos à costa da Bahia e de Sergipe

O real envolvimento brasileiro ocorreu com o rápido crescimento das tensões a partir de janeiro de 1942, quando foram rompidas as relações diplomáticas com os países do Eixo, seguindo-se o torpedeamento de mercantes nacionais por submarinos alemães e italianos, culminando, em agosto, com os cinco afundamentos próximos à costa da Bahia e de Sergipe, fato que provocou violentas manifestações populares contra alemães, italianos e japoneses e a

¹ Os EUA também eram neutros, e assim permaneceram até o ataque japonês à base naval de Pearl Harbour, em 7 de dezembro de 1941, tendo declarado guerra ao Japão no dia seguinte e no dia 11 do mesmo mês à Alemanha e à Itália, que declararam guerra, nesse mesmo dia, aos EUA.

declaração de guerra contra Alemanha e a Itália² (United States, 2015, “Narrative Outline”, 11).

Nessas condições, o despreparo nacional custou ao País medidas amargas, mas inevitáveis:

- em 22 de abril de 1942, após o afundamento de mais um navio pelos alemães, o Presidente Vargas determinou a cessação de todas as viagens de mercantes brasileiros (que se dirigiam principalmente aos EUA, levando materiais estratégicos). Após isso, articulou um encontro seu com o comandante da força naval que fazia as patrulhas da neutralidade (Vice-Almirante Jonas Howard Ingram) e lhe propôs assumir a responsabilidade pela navegação brasileira se ela fosse reiniciada, recebendo resposta afirmativa, com a ressalva de que não poderia garantir o êxito total (Pereira, 2015, p. 64; United States, 2015 “Winning over President Vargas”, 48-50);

- em 12 de setembro de 1942, a MB foi colocada sob o comando do Almirante Ingram por ordem do Presidente, via ministro da Marinha. (United States, 2015, “Narrative Outline”, 13; Pereira, 2015, 231§2); e

- em 28 de setembro de 1942, o Presidente do Brasil ofereceu ao Almirante Ingram – e ele aceitou – completo controle operacional sobre todas as forças de defesa do Brasil –, acordo que chocou o secretário da Marinha norte-americana, Frank Knox, presente ao encontro, no Rio. A formalização desse entendimento, contudo, reduziu tal amplitude às forças efetivamente envolvidas em operações de guerra, como

a Força Naval do Nordeste (FNN), não autorizando o comando da força norte-americana a “controlar a administração e a disciplina das forças brasileiras”.

Com isso, o almirante norte-americano tornou-se o comandante de todas as forças que operavam contra o Eixo no Atlântico Sul (United States, 2015, “Narrative Outline”, 13; Pereira, 2015, 229-232).

Os fatos acima demonstram que o poder político, simplesmente, não podia contar com o poder naval nacional na dura conjuntura com que se defrontava, fato que só tem paralelo durante a consolidação da Independência (1822-1824), quando Cochrane e seus oficiais foram contratados

para formar a Marinha brasileira, prestes a se defrontar com a armada da metrópole.

O Brasil permitiu aos norte-americanos a implantação de bases navais, aéreas e outras estruturas em vários pontos do Nordeste, destacando-se que a base aérea de Natal foi

decisiva para a vitória aliada e que, após o conflito, todas as instalações foram devolvidas às forças brasileiras.

Durante a guerra, a MB recebeu 24 navios de escolta dos EUA. O Almirante Ingram revelou-se um ótimo interlocutor entre as autoridades brasileiras e as norte-americanas; assessorou informalmente o Presidente do Brasil; organizou a defesa do País, dividindo as forças disponíveis em forças-tarefa, e chegou a fornecer material e munição de suas forças para a FNN (bombas de profundidade e calhas para seu lançamento) (Pereira, 2015, 65, 131, 234, 243, 246, 291).

**O Presidente Vargas
ofereceu – e a Marinha
Americana aceitou
– completo controle
operacional sobre todas as
forças de defesa do Brasil**

2 A guerra contra o Japão só seria declarada em 6 de junho de 1945.

A MB partiu do zero e, com essas operações, atingiu considerável eficiência (United States, 2015, “Liaison, American-Brazilian-British”, 72,73), tornando-se assim a principal Marinha sul-americana, pela disponibilidade de material atualizado e experiência prática recente na guerra naval (Alves, 2005, 11§3), ainda que apenas em guerra antissubmarino e no nível tático.

Cumpria-se assim, mais um dos “ciclos dos 40 anos” de expansão moderada e encolhimento que perseguem a MB desde o século XIX (Pesce, 2013, 438), sendo que a nova expansão então iniciada resultou da pressão dos acontecimentos, sem que a escolha dos meios houvesse obedecido a prioridades ou considerações prévias das autoridades brasileiras, voltadas, antes do conflito, exclusivamente para os contextos regional e interno.

O BRASIL NA GUERRA FRIA

Credite-se também ao despreparo acima exposto a situação de dependência logística e doutrinária em relação aos EUA, que perdurou por algumas décadas, eufemisticamente reduzida para militares e políticos pela crença de que o País era um “aliado especial” (Alves, 2005, 2, 15).

Nesse período, a MB recebia navios norte-americanos antiquados, principalmente contratorpedeiros (*destroyers*, na terminologia em inglês), veteranos da Segunda Guerra Mundial e especializados em guerra antissubmarino (Vidigal, 1982, 118 – 124) – o papel que cabia às Marinhas periféricas numa possível guerra contra o bloco soviético, quando, esperava-se, sua

imensa força de submarinos procuraria interromper o comércio ocidental.

Esse papel coincidia com a *expertise* da MB, resultante das ações naquele conflito, e servia para exorcizar o trauma dele resultante, numa época em que a manutenção ininterrupta da navegação marítima continuava sendo uma necessidade vital do País, por incluir o abastecimento de petróleo.

Em meados dos anos 1960, porém, as duas superpotências rivais atingiram o equilíbrio estratégico e passaram a praticar uma política de congelamento da partilha do poder mundial para preservar a distribuição da segurança e da riqueza, situação que se traduzia

em restrições a seus subordinados para a obtenção de tecnologias sensíveis (principalmente a nuclear), que tivessem potencial para arranhar a bipolaridade – a lógica que produziu o Tratado de Não-Proliferação Nuclear (TNP), em 1968 (Cervo, 2008, p. 132).

Na época, o Presidente Costa e Silva (1967-1969) considerava tais tecnologias necessárias ao progresso e rechaçou o conceito de segurança coletiva que orientava a política de segurança do País, também criticando a bipolaridade como parâmetro obsoleto de política exterior (Cervo, 2008, p.133, 131). Assim, o governo deu a máxima prioridade ao desenvolvimento, para tanto orientando a política externa a buscar o interesse nacional, a despeito do conflito Leste-Oeste ou qualquer outro condicionamento (Gonçalves; Miyamoto, 1993, p. 221).

Como esse desenvolvimento e a política externa então praticada iriam incomodar outros atores do sistema internacional,

O governo deu a máxima prioridade ao desenvolvimento, para tanto orientando a política externa a buscar o interesse nacional, a despeito do conflito Leste-Oeste

havia a necessidade de possuir uma maior parcela do poder mundial. Assim, foi iniciada, também naquele governo, uma política de nacionalização da segurança, posteriormente incluída no Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento emitido durante o governo Geisel (1974-1979), que, procurando aumentar as capacidades nacionais, previa a eliminação da dependência estrutural (energia, infraestrutura, indústrias de base) e o domínio das tecnologias de ponta que eram negadas pelas potências, como as ligadas à energia nuclear e à fabricação de armamentos (Cervo, 2008, 132,133,134, 136).

O País vivia uma época de bonança econômica – o “milagre brasileiro” (Magalhães, 1976, 11-12; 128, tab.V-1)³ – e nesse contexto foi aprovado, em 1967, o Plano de Renovação de Meios Flutuantes, pelo qual a Marinha, a partir do fim dessa

década, passou a negociar com firmas da Europa a construção de modernos navios, submarinos e aeronaves, recebidos até início dos anos 1980, fugindo dos padrões da assistência militar norte-americana de enormes dificuldades para o fornecimento de equipamentos sofisticados (Vidigal, 1982, 123).

Durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), o Brasil era importador, não de petróleo, mas de seus derivados, pois a primeira refinaria só começaria a operar em setembro de 1950 (Refinaria Landulpho Alves, em Mataripe, BA), três anos antes

da criação da Petrobras (Brasil, 2010). Na época da implementação do Plano de Renovação (anos 1970), o País importava – em longas viagens por mar – mais de 80% do petróleo que consumia, o que o tornava fortemente dependente do contexto econômico internacional e acarretava importância primordial à defesa da navegação mercante nas considerações estratégicas (Corrêa, 2010, 33), além dos aspectos ligados ao conflito Leste-Oeste.

Em coerência, o plano deu maior atenção à proteção do tráfego marítimo, considerando como ameaças os ataques de submarinos e a obstrução de portos e terminais por ações de minagem. Assim, os principais navios construídos – as fragatas classe *Niterói* – tiveram priorizada sua capacidade antissubmarino, em detrimento das capacidades antissuperfície e antiaérea, e foram também adquiridos navios-varredores (de minas)

e submarinos.

Além disso, reconhecida a incapacidade financeira de criar uma força naval que satisfizesse a todas as necessidades, considerou-se que sua preparação previa a participação na proteção do tráfego marítimo interamericano, em conjunto com meios navais das Marinhas amigas, que nela também estariam presentes por força dos tratados existentes. Desta forma, o Plano de Renovação, mesmo com os principais meios construídos na Europa, continuava rigorosamente na linha de pensamento estratégico norte-americano, preparando-se

**O Plano de Renovação
continuava rigorosamente
na linha de pensamento
estratégico norte-
americano, preparando-
se para a defesa coletiva
do hemisfério contra os
soviéticos**

³ Período de alto crescimento econômico: 9,3% em 1968; 9,0% em 1969; 9,5% em 1970; 11,3% em 1971; 10,4% em 1972 e 11,4% em 1973.

para a defesa coletiva do hemisfério contra os soviéticos (Vidigal, 1982, 120 – 123).

E esta foi a última vez que se investiu com peso na aquisição de meios navais para o atendimento a necessidades estratégicas de um contexto bem definido. É bem verdade que, em fins dos anos 1970 e nos anos 1980 tentou-se a continuidade com um “miniprograma”, empregando os poucos recursos então disponíveis, pelo qual foram construídas no País cinco corvetas aqui projetadas e cinco submarinos de projeto alemão, mas com tal lentidão de desembolsos que o último submarino (*Tikuna*) só foi lançado ao mar em 2004 e a última corveta (*Barroso*) em 2008.

Durante esse período, em fins dos anos 1980 e nos anos 1990, premidos pela falta de meios flutuantes, fizemos algumas aquisições de oportunidade, como os quatro contratorpedeiros norte-americanos antigos da classe *Garcia*, que duraram pouco, e quatro fragatas britânicas da classe *Broadsword*, das quais duas continuam em atividade atualmente (Vidigal, 2002, 56; MARINHA, 2017).

AS ALTERAÇÕES GLOBAIS

Muita água passou sob a ponte depois daquele último grande investimento.

No plano econômico, a globalização iniciada nos anos 1980 se acentuou, questionando o modelo industrial de substituição de importações adotado por vários países, inclusive o Brasil, e multiplicando o comércio internacional, com efeitos expressivos sobre o transporte marítimo, que saltou de 3.704 milhões de toneladas em 1980 para 9.548 milhões em 2013 (Developments, 2014, 5, tab. 1.3), um aumento de 158%; e

sobre o tráfego marítimo, quadruplicando o número de navios entre 1992 e 2012 (Worldwide, 2014).

Segundo a *United Nations Conference on Trade and Development* (Unctad), o transporte marítimo é, atualmente, o principal motor da globalização, respondendo pelo comércio global em cerca de 80% do volume e 70% do valor, sendo esses quantitativos ainda maiores no caso dos países em desenvolvimento (Panitchpakdi, 2012, “Highlight”). Geoffrey Till afirma que ele tende a continuar crescendo com o aumento

Os mares constituem a única via capaz de suportar o crescimento para que sejam mantidos os atuais padrões de vida

da população mundial, sendo que os mares constituem a única via capaz de suportar tal crescimento para que sejam mantidos os atuais padrões de vida (Till, 2006, 8).

Cabe notar que esse crescimento também

se reflete no porte dos navios e na frequência das viagens, o que vem impactando dramaticamente as infraestruturas portuária e de transferência de cargas de/para o interior. Recentemente houve congestionamento em portos da Costa Oeste norte-americana, da Ásia Oriental e do Norte da Europa, regiões em que tais infraestruturas são excelentes, evidenciando que esse problema é global, exigindo novos arranjos dos governos e das firmas transportadoras (principalmente na área de contentores), com investimentos que ultrapassam a capacidade da maioria dos países, mas cuja falta trará graves entraves ao desenvolvimento econômico (Stratfor, 2015).

Pelo exposto, Geoffrey Till considera que existe atualmente um “sistema globalizado de comércio marítimo”, pelo qual “o que acontece em qualquer parte do mundo pode produzir consequências graves e imediatas na segurança e na economia de

qualquer outro país”, exigindo dos Estados “provedores de segurança” a capacidade de projeção de poder sobre terra (ações militares sobre terra a partir de meios navais), a fim de restaurar ou manter a estabilidade internacional, questão fundamental para o sistema (Till, 2006, 9-13).

Till fornece, assim, a fundamentação das estratégias navais dos países desenvolvidos, de suas alianças e também de vários países em desenvolvimento, como Portugal (que pertence a uma dessas alianças, a Organização do Tratado do Atlântico Norte – Otan) (Rodrigues, 2014, 2-4). Seus argumentos, a par de precedentes, servem à manipulação política da ética, pela veiculação de ações para benefício de Estados mais poderosos como realizadas em proveito do bem comum, aspecto previsto na lógica da harmonização de interesses identificada por Carr (Carr, 1981, 52).

A Guerra Fria terminou formalmente com a Paz de Paris quando, em novembro de 1990, os membros da Conferência de Segurança e Cooperação da Europa (CSCE), entre eles os que haviam iniciado a Segunda Guerra Mundial – Alemanha (já reunificada), União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), França, Reino Unido e EUA –, firmaram um acordo estabelecendo instituições parlamentares em todos os Estados, consagrando a vitória da superpotência ocidental. O evento não foi muito noticiado, em virtude da grande relevância dos acontecimentos que se seguiram, concernentes ao colapso da URSS, que veio a se dissolver em 25 de dezembro de 1991 (Bobbitt, 2003, 56).

Nesse mesmo ano, logo após a Guerra do Golfo (agosto/1990-abril/1991), os EUA emitiram uma estratégia de segurança nacional que transmitia o propósito de estabelecer uma “Nova Ordem Mundial”, assumindo como indispensável a liderança norte-americana e incluindo várias instruções prevendo a presença avançada e a projeção de poder por suas forças onde fosse necessário (United States of America, 1991, V, 27- 28).

O documento implicou profundas alterações para a Marinha e o Corpo de Fuzileiros

O fim da Guerra Fria trouxe a redução das verbas e dos meios navais; e os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001 acarretaram a Guerra Global ao Terror

Navais norte-americanos, cujas estratégias, em vez de uma ameaça global, passaram a focar os desafios e oportunidades regionais, a fim de moldar o futuro de forma favorável aos interesses do país, reforçando as alianças, impedindo a formação de ameaças e ajudando-o a pre-

servar a posição estratégica conquistada com o fim da Guerra Fria (United States of America, 1992, 2).

Em decorrência, a Marinha norte-americana alterou, por meio de dois documentos – *From the Sea* (1992) e *Forward From the Sea* (1994) –, o foco estratégico e as prioridades de aplicação de recursos das operações no mar (“*on the sea*”) para as operações a partir do mar (“*from the sea*”) –, ações de projeção de poder com o propósito de influenciar os eventos nas regiões litorâneas do mundo, considerando que, como nação marítima, a estratégia de segurança dos EUA era necessariamente transoceânica e seus interesses vitais estavam nas extremidades finais das “estradas do mar” (“*highways of the sea*”), que começavam em seu território e chegavam a todos os quadrantes do mundo.

Tal medida seria implementada principalmente por forças navais desdobradas em todas as regiões de maior importância estratégica do planeta (Atlântico, Mediterrâneo, Pacífico, Índico, Mar Vermelho, Golfo Pérsico e Caribe), para demonstrar a intenção e a capacidade de juntar aliados e potências amigas na defesa de interesses comuns e também para permitir reação a crises se essa dissuasão falhasse, intervindo em litorais alheios (United States Of America, 1994, “The Strategic Imperative”), numa concepção que, neste estudo, é tratada pelo nome da doutrina operacional que daí se originou – Guerra de Litoral. Esses conceitos foram reafirmados na Estratégia Cooperativa para o Século XXI, lançada em 2007 e revisada em 2015 (United States Of America, 2015, *Introduction* §5 e 6; *Section II – Forward Presence and Partnership*).

O fim da Guerra Fria trouxe, porém, a redução das verbas e, consequentemente, dos meios navais; e os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001 em Nova Iorque e Washington acarretaram a Guerra Global ao Terror, na qual os EUA, além de se lançarem em duas grandes campanhas militares, no Afeganistão e no Iraque, buscaram envolver a comunidade internacional numa série de medidas, desde a instituição de novos procedimentos portuários internacionais, como o Código Internacional de Segurança de Navios e Facilidades Portuárias (*International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code*) – um abrangente conjunto de medidas de segurança de navios e facilidades portuárias

(International, 2015) –, até incentivos a outros países para cooperarem com suas forças navais numa espécie de governança marítima global.

Entre essas últimas estão a *Proliferation Security Initiative* (PSI), baixada em 2003, pela qual os EUA e países que a ela aderissem assumiriam o direito de “realizar interdições no mar, no ar e em terra” com o propósito de coibir

“carregamentos de armas biológicas, químicas e nucleares, assim como materiais que poderiam ser usados para fornecer ou produzir tais armas, para terroristas e países suspeitos de tentar adquirir armas de destruição em massa” (Arms Control Association, 2013).

A iniciativa recebeu críticas por usar as fórmulas “armas de destruição em massa” e “combate ao terrorismo” para:

“simplesmente estender a presença naval e a capacidade

combatente dos EUA e de seus aliados às linhas de comunicações marítimas, hidrovias, regiões costeiras, rotas de trânsito militar e de energia vitais e cobiçadas e para dentro de quaisquer mares a qualquer tempo se considerar que é necessário para atingir exigências políticas e estratégicas” (Rozoff, 2009).

Outra iniciativa foi a Marinha de Mil Navios (*Thousand Ship Navy – TSN*), lançada em 2006, que congregaria forças navais, operadores portuários, armadores e agências internacionais, de governos e não governamentais, num esforço contra problemas comuns (*adress*

Tanto a segurança do sistema globalizado de transporte marítimo como a guerra de litoral levam ao mesmo fim: a permanente mobilização de forças navais de vários Estados para propósitos comuns

mutual concerns), patrulhando os mares do mundo (Rozoff, 2009).

Ambas as iniciativas obtiveram êxito. A PSI começou com 11 países e, em junho de 2013, contava com 102; a TSN, formalmente chamada *Global Maritime Partnership*, é atualmente voltada contra a pirataria e sua principal expressão é a Força-Tarefa 151, uma das que operam na região da Somália (Arms Control Association, 2013; Dunnigan, 2014).

Vê-se, desta forma, que tanto a segurança do sistema globalizado de transporte marítimo como a guerra de litoral levam ao mesmo fim: a permanente mobilização de forças navais de vários Estados para propósitos comuns, assim julgados por critérios estabelecidos pelos EUA, tendo por principais acólitos os países da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan).

As chamadas “novas ameaças” – pirataria, tráficos ilícitos (drogas, armas e pessoas) e o crime organizado –, apesar de realmente constituírem um problema atual, têm sido exageradas para justificar a pertinência dessa mobilização (Noto, 2011, 86, 87, 91).

As ações na região da Somália, por exemplo, envolvem cinco Forças-Tarefa (FT), sendo uma da União Europeia (UE), uma da Otan e três sob o comando da Marinha dos EUA.

A FT da União Europeia (European Union Naval Force – EU Navfor) conduz uma operação permanente contra a pirataria (Operação Atalanta) (EU Navfor, 2017); e a da Otan realiza a operação Ocean Shield, de controle de áreas marítimas para coibir a ação de piratas, incluindo a identificação de navios e a escolta de mercantes (North, 2017).

As três comandadas pela marinha norte-americana – FT150, FT151 e FT152 – constituem a Combined Maritime Forces, e incluem navios e oficiais de estado-maior

de cerca de 31 países, que se destinam a prover segurança marítima, realizando ações contra o terrorismo (FT150), contra a pirataria (FT151) e para promover a segurança e a cooperação no Golfo da Arábia (FT152) (Combined, 2017).

As tecnologias também viveram revoluções no período em questão. A revolução da Tecnologia da Informação (TI) foi iniciada nos anos 1970, provocando grande impacto sobre a atividade humana com a generalização do uso de computadores; depois, a partir dos anos 1980, com o uso dos microcomputadores; a partir dos anos 1990, com a Internet e, a partir dos anos 2000, com os sistemas miniaturizados – *smart phones*, *i-pads* e *tablets*, que não param de ser renovados em várias gerações, tudo se assemelhando a uma sucessão de revoluções ou a uma revolução permanente.

Uma outra revolução, a Revolução nos Assuntos Militares (RAM) foi detectada nos anos 1980, embora tenha conquistado notoriedade a partir do início dos anos 1990 (WATTS, 2011, 1-3). Em vários aspectos ela consistiu na aplicação da revolução da TI aos sistemas militares, e se fez sentir inicialmente em três importantíssimos pontos, que tinham potencial para alterar fortemente – como efetivamente alteraram – os paradigmas de emprego e mesmo de constituição das Forças Armadas: o progresso das munições de grande precisão (como os mísseis), os sistemas de sensores capazes de cobrir grandes áreas e os sistemas de comando e controle (C2) computadorizados (Watts, 2011, 2, 5).

Desde então, a RAM já abrangeu tantos aspectos que também há divergências sobre se continua como uma revolução permanente, com uma sucessão de paradigmas em decorrência do progresso científico-tecnológico ou se passou à fase de evolução acelerada, a partir da consolidação dos novos paradigmas – nos vários campos

da atividade militar, tendo produzido, em conjunto com as concepções estratégicas antes citadas, relevantes alterações no campo naval, como:

– Enorme expansão das possibilidades da vigilância sobre terra e mar por meio de um sem número de sistemas que empregam principalmente satélites e, mais recentemente aeronaves remotamente pilotadas (ARP), proporcionando aos decisores possibilidades de ação proativa antes não imaginadas e criando, na guerra naval, conceitos como “Consciência Situacional Marítima” e “Consciência do Domínio Marítimo” (*Maritime Domain Awareness*). Esses conceitos referem-se, com pequenas variações, à efetiva compreensão de tudo o que está associado com o meio marinho que possa causar impacto na defesa, na segurança, na economia e no meio ambiente do entorno estratégico. Trata-se da formação da percepção advinda do processamento de dados disponíveis que podem afetar as Linhas de Comunicações Marítimas (LCM), a exploração e o aproveitamento dos recursos no mar; o meio ambiente; a soberania nas áreas de jurisdição nacionais e a salvaguarda da vida humana no mar na região de responsabilidade de Busca e Salvamento, resultando em informações acuradas, oportunas e relevantes (Brasil, 2014a, 1-4, item 1.2.5).

– Integração em rede de plataformas geograficamente muito dispersas – com o emprego de comunicações por satélite – otimizando o emprego de seus sensores e sistemas de armas. Esta possibilidade (que inclui os submarinos), em conjunto com a acima citada, pode permitir o controle de grandes áreas marítimas ou sua negação a vetores hostis.

– Emprego de mísseis balísticos e de cruzeiro não nucleares de longo alcance,

lançados da costa contra alvos no mar. É o caso dos mísseis DF21, balístico antinavio (Watts, 2011, 9-10) e DF10, de cruzeiro antinavio (Want, 2015), ambos chineses.

– Emprego de submarinos e de navios de superfície de porte médio em ações de projeção de poder sobre terra, empregando mísseis não nucleares de muito longo alcance e grande precisão, orientados por navegação satelital (GPS). Os submarinos podem lançá-los em imersão a partir de pontos inusitados, por vezes próximos à costa inimiga, o que possibilita inúmeras aplicações operacionais, como fogos precursoros sobre aeródromos e centros de comando, em operações de intervenção. É o caso dos submarinos nucleares de ataque (SNA)⁴ norte-americanos e britânicos e contratorpedeiros (*Destroyer Guided Missiles – DDG*) norte-americanos que lançam os *Tomahawk Land Attack Missiles (TLAM)*, de 1.400 milhas (2.600 km) de alcance.

Cabe notar que com tais armas, ampliaram-se enormemente as possibilidades de emprego estratégico dos submarinos, também deram aos navios de superfície de porte médio um papel estratégico individual nas ações de projeção de poder, considerando que tais unidades eram anteriormente empregadas basicamente como escoltas de unidades maiores, como navios-aeródromos, os quais, estes sim, com a aviação embarcada, detinham a primazia nessas ações.

Este último aspecto permitiu à Marinha norte-americana otimizar a capacidade estratégica de suas forças, nas atuais condições de redução do número de meios.

AS ALTERAÇÕES NO BRASIL

O Brasil também viveu muitas experiências desde os anos 1960.

⁴ Trata-se de um submarino a ser empregado primariamente contra navios e forças navais, cujo armamento básico consta de torpedos, minas e mísseis táticos não nucleares.

No plano econômico, após o “milagre”, que terminou ainda nos anos 1970, seguiu-se, na década seguinte, uma grave crise, notando-se o esgotamento do modelo de substituição de importações, que implicava sensível protecionismo industrial e teve fim com a abertura comercial iniciada no final da década, como efeito das pressões da globalização econômica (UNAMA, 2007).

Seguiram-se, a partir de meados dos anos 1990, o fim da hiperinflação, outra crise econômica no fim dessa década e uma notável ascensão entre 2003 e 2010, quando o Produto Interno Bruto (PIB) quadruplicou (em dólares), tendo o País chegado a atingir a posição de sexta economia do mundo em 2011 e se mantido na sétima entre 2012 e 2014 (IPRI, 2016; Nakagawa, 2016).

Atualmente, o País passa novamente por dificuldades na economia, tendo caído para a nona posição em 2015 (IPRI, 2016; Nakagawa, 2016). Tais dificuldades são atribuídas por alguns à conjuntura internacional, agravada, no caso do Brasil, por uma condução questionável da política econômica e, ineditamente, pela crise hídrica provocada pela falta de chuvas em 2014 e 2015, que reduziu drasticamente o nível dos reservatórios do Sudeste, com graves consequências para o abastecimento de água e de energia elétrica (Caldas, 2015).

No campo político, o País alcançou a estabilidade democrática e, por esse motivo e mais os êxitos econômicos

da década de 2000 a 2010, aumentou sensivelmente seu nível de interlocução no concerto das nações, fazendo parte do relevante subgrupo dos emergentes conhecido como Brics (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul), que procura coordenar políticas e tem se distinguido por iniciativas inovadoras, como o Banco dos Brics, de apoio ao desenvolvimento (Corrêa, 2014).

No tocante às iniciativas para a redução da dependência do petróleo importado, além da exploração de petróleo em terra firme, os investimentos na prospecção marítima obtiveram seu primeiro êxito em 1968 (Guaricema-SE) (Corrêa, 2010, 34), seguindo-se vários outros, como a Bacia de Campos, que, tendo seu primeiro campo descoberto em 1974, passou a ser continuamente explorada, com várias outras descobertas nas décadas seguintes, e hoje é a principal província petrolífera do País (Dados, 2015).

O paradigma da defesa coletiva hemisférica, com prioridade à defesa do tráfego marítimo, perdurou durante a Guerra Fria, mas a partir de inícios dos anos 1970 também ganhou força a possibilidade de um conflito no Cone Sul, em virtude da controvérsia com a Argentina sobre a construção da usina de Itaipu.

Nos anos 1980, porém, essa possibilidade foi substituída pela ameaça de países desenvolvidos (o eterno conflito Norte-Sul), em face das pressões originadas na globalização econômica e do exemplo

Após o “milagre”, nos anos 1970, seguiu-se, na década seguinte, uma grave crise, com o esgotamento do modelo de substituição de importações e seu protecionismo industrial e teve fim com a abertura comercial do final da década, pelas pressões da globalização

da Guerra das Malvinas (abril-junho de 1982), percebida como mais uma de suas manifestações (Vidigal, 2002, 27-29; Reuveny; Thompson, 2002)⁵, perspectiva esta que ultrapassou o período restante da bipolaridade e vige até os dias atuais.

Nesse novo contexto, a Marinha passou a se preparar, com o material disponível, para a defesa de pontos da costa – portos e regiões petrolíferas litorâneas, em especial a maior delas, a Baía de Campos –, principalmente contra a aproximação de outros submarinos, mas raciocinando também com a ameaça de forças navais agressoras de países desenvolvidos contra setores limitados da fronteira marítima, como ocorrera nas Malvinas.

Essa concepção, preconizada pelo Almirante Flores (Flores, 2002, 80), dera força, no início dos anos 1980, à ideia preexistente de construir o Submarino Nuclear de Ataque

(SNA), arma que se mostrara decisiva no citado conflito e que proporcionaria grande vantagem a seus detentores em confrontações semelhantes (Corrêa, 2010, 88).

Apesar dessa concepção, a proteção ao tráfego marítimo continuava sendo priorizada, tanto para a obtenção de bens e divisas, acentuada pelo aumento do comércio exterior provocado pela globalização, quanto para a obtenção de petróleo, pois a crescente produção doméstica não atingira

a autossuficiência, o que só viria a ocorrer em 2006 (Dias, 2008, *slide* 9).

No tocante à tecnologia, o início da revolução da TI foi acompanhado pela MB, pois coincidiu com a construção dos navios do Plano de Renovação – as fragatas classe *Niterói* foram os primeiros navios da Marinha dotados de sistemas digitais de controle de dados táticos e de armas. Posteriormente, contudo, apesar de serem mantidos quadros de pessoal a par das tecnologias de ponta, a limitação na construção de

meios e o fato de as estruturas necessárias (satélites, por exemplo) ultrapassarem o âmbito da Marinha restringiram pesadamente esse acompanhamento em termos de implementação prática.

A Revolução em Assuntos Militares (RAM) não foi acompanhada pela MB. O Plano de Renovação foi anterior a ela, e às fragatas classe *Niterói*, apesar de terem sido dotadas de mísseis, tinham concepção de emprego

semelhante à de quando essa arma começou a ser instalada em meios navais, na década de 1950 – como arma tática cujo alcance e eficácia superavam os canhões. A então nova possibilidade das fragatas classe *Niterói* – um enlace que permitia passar automaticamente para o sistema de dados táticos das outras fragatas um alvo detectado e acompanhado por apenas uma delas –, apesar de ter dado origem a alguns procedimentos operativos, já era um sistema em uso em várias Marinhas.

A proteção ao tráfego marítimo continuava sendo priorizada, tanto para a obtenção de bens e divisas, acentuada pelo aumento do comércio exterior provocado pela globalização, quanto para a obtenção de petróleo, pois a autossuficiência só viria a ocorrer em 2006

5 O conflito Norte-Sul é o que ocorre entre países pobres e ricos e aparece sob algumas formas, inclusive a de colônia *versus* metrópole e varia de intensidade segundo alguns fatores, como ciclos de crescimento econômico mundial, conflitos entre grandes potências e conflitos entre países ricos.

Assim, o Plano de Renovação representou uma importante atualização da MB, mas para um estágio anterior à RAM. As capacidades eram fundamentalmente as da Segunda Guerra Mundial: priorizadas para o engajamento de alvos submarinos e razoavelmente aumentadas contra alvos de superfície (principalmente pela adoção de mísseis e dos helicópteros de ataque Linx), mas ainda bastante limitadas contra alvos aéreos. A Força Naval, além disso, se ressentia de apoio aéreo, bastante restrito devido aos poucos meios da Força Aérea Brasileira (FAB), e mais ainda após 1996, quando essa força desativou suas aeronaves antissubmarino P-16, as únicas adequadas a tal tarefa, e que operavam de terra e embarcadas (Palma; Carneiro, 2012).

A SITUAÇÃO ATUAL

A década de 2000 trouxe para o Brasil importantes alterações em termos de necessidades estratégicas. Em 2004 foram descobertas as reservas de petróleo do pré-sal, cuja extensão, posteriormente determinada, abrange as bacias de Santos, Campos e Espírito Santo; e, em 2006, atingiu-se a autossuficiência no produto, a qual foi perdida entre 2012, em face do aumento de consumo e da paralisação das licitações de campos petrolíferos desde 2008, mas retomada em 2015 (Dias, 2008, *slide* 9; Teixeira, 2013; Jasper, 2016).

Hoje as jazidas marítimas são decisivamente importantes, respondendo por 93,44% do petróleo e 76,12% do gás produzidos no País (percentagens de 2015) (Brasil, 2016, tabelas 2.9 e 2.13), em pla-

taformas cujo afastamento da costa chega a 302 km (163 milhas) (Brasil, 2013a) e que se espalham por diversas partes do litoral.

Assim, a quase totalidade da produção de petróleo e gás – insumos vitais à vida do País – depende de instalações estáticas e isoladas no mar, vulneráveis tanto a ameaças assimétricas como estatais. As assimétricas, ainda que teoricamente limitadas, são objeto das patrulhas navais e medidas correntes de monitoramento e controle do tráfego marítimo, incluindo o de pesqueiros.

A quase totalidade da produção de petróleo e gás depende de instalações estáticas e isoladas no mar, vulneráveis tanto a ameaças assimétricas como estatais

No que toca às estatais, cabe lembrar que as plataformas, por sua importância e vulnerabilidade, constituem objetivos convidativos a ações de coerção – típicas de quadros de crises político-estratégicas – ou de destruição, no caso de um conflito aberto. Elas podem ser ameaçadas por forças

navais que naveguem ostensivamente ou submarinos, sendo que todos esses vetores podem se aproximar ou não, se dispuserem de armas de longo alcance, as quais também podem ser lançadas contra instalações em terra, como tem ocorrido em praticamente todas as intervenções do pós-Guerra Fria, em que o Tomahawk Land Attack Missile (TLAM) foi o carro-chefe.

O maciço tráfego marítimo da atualidade, por sua vez, é objeto de acompanhamento por vários sistemas e organizações regulados pela Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization – IMO – órgão da Organização das Nações Unidas – ONU), que, em âmbito nacional, multilateral e privado (pelas companhias de navegação), monitoram continuamente os navios no mar.

No Brasil, esse serviço fica a cargo da Marinha e é realizado pelo Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (Comcontram), diretamente subordinado ao Comando de Operações Navais, a quem compete prover os meios de defesa eventualmente necessários.

O Comcontram acompanha diuturnamente o tráfego marítimo de interesse nacional no mundo e o tráfego marítimo nacional e estrangeiro nas águas de jurisdição brasileira, empregando vários sistemas, tais como o *Automatic Identification System* (AIS), o *Long-Range Identification and Tracking* (LRIT), o Programa de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (Preps) e o Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (Sistram), cujos dados são fornecidos às companhias de navegação.

Existem vários outros sistemas pelo mundo afora, e, além disso, o tráfego marítimo pode contar com as medidas de proteção ou defesa por forças navais de vários países em locais especialmente perigosos, como as forças-tarefa que operam na área da Somália, já comentadas.

Tais recursos provêm, assim, razoável segurança contra as “novas ameaças” – em tempo de paz e mesmo contra as ameaças estatais em tempo de crise ou conflito, se o país estiver do lado favorável na governança internacional, pois se não for assim, a situação será oposta. Evoque-se aqui o bloqueio do Iraque, decretado pelo Conselho de Segurança da ONU em 25 de agosto de 1990, por ocasião da Guerra do Golfo (United, 1990), exercido pela Marinha norte-americana e várias outras e que anulou a única linha de comunicações marítimas daquele país.

Vê-se, assim, que, como as plataformas petrolíferas, a navegação mercante também está sujeita a ameaças e necessita de proteção, por vezes militar. Ocorre, porém, que, na segunda situação, essa proteção pode ser

provida, em muitos casos, pelos sistemas existentes, dos quais eventualmente fazem parte vários países, enquanto que a proteção dos ativos litorâneos corre por conta apenas do dono do litoral, pois acordos que envolvessem outro Estado provavelmente acarretariam perda de soberania.

O provimento de energia a um país envolve a segurança energética – a disponibilidade de fontes de energia suficientes e a segurança da energia –, a capacidade de fazer com que os insumos energéticos dessas fontes cheguem efetivamente aos utilizadores, apesar de eventuais ameaças de qualquer natureza, o que muitas vezes envolve esforço militar, especialmente em casos de conflito (Índia, 2007, 46).

O Brasil, sendo praticamente autossuficiente em petróleo, teria garantida sua segurança energética e, dispendo da maior parte de suas fontes no mar, em posições por vezes muito afastadas da costa, teria condições de prover sua segurança da energia inferiores às dos países cujas fontes se situam no próprio território, mas superiores às dos que importam grande percentagem do que consomem de fontes distantes que, além de necessitarem proteger as linhas de comunicações marítimas, têm as fontes sob o controle de outros Estados, o que pode comprometer também sua segurança energética, situação que já foi a nossa no passado recente.

AS PRIORIDADES

Pelo exposto, vê-se que as prioridades para a preparação do poder naval, ou sua determinação, têm variado nos três últimos ciclos da MB: a Segunda Guerra Mundial, o Plano de Renovação dos anos 1960-70 e o atual Plano de Articulação e Equipamento da Marinha do Brasil (Paemb), elaborado para permitir o cumprimento da Estratégia Nacional de Defesa (END).

No primeiro, não houve escolha de prioridades; a precedência da ameaça sobre a preparação das forças impôs providências reativas que demandaram muito mais a ação política do Presidente da República para viabilizá-la do que qualquer ação da MB para seleção dos meios navais, o que não houve, pois correu por conta do que a Marinha norte-americana julgou disponível para fornecimento.

No segundo, a determinação das prioridades foi realizada pela MB, mas com predominância dos aspectos logísticos ligados à modernização dos meios, porque os estratégicos estavam fortemente condicionados pela conjuntura internacional da bipolaridade.

No terceiro, a determinação das prioridades está sendo realizada pela MB, com base em novas orientações políticas e estratégicas definidas domesticamente – pela END, emitida em dezembro de 2008, revisada em 2012 (Brasil, 2012; Brasil, 2013) –, num contexto internacional em que não existe filiação rígida a qualquer ditame externo.

Nessas orientações, ainda que a navegação mercante tenha sua grande importância reconhecida, a END definiu a prioridade à defesa contra ações de projeção de poder contra as plataformas petrolíferas e outros ativos litorâneos. Nos Objetivos Estratégicos para a MB (Brasil, 2012, p.10), estabeleceu a “defesa proativa” das plataformas petrolíferas e de outros ativos litorâneos, enquanto determinou apenas uma postura reativa em relação às linhas de comunicações marítimas:

**As prioridades para a
preparação do poder
naval têm variado nos três
últimos ciclos da MB: a
Segunda Guerra Mundial,
o Plano de Renovação dos
anos 1960-70 e o atual
Plano de Articulação e
Equipamento da Marinha
do Brasil**

A negação do uso do mar, o controle de áreas marítimas e a projeção de poder devem ter por foco, sem hierarquização de objetivos e de acordo com as circunstâncias:

- defesa proativa das plataformas petrolíferas;
- defesa proativa das instalações navais e portuárias, dos arquipélagos e das ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras; e

– prontidão para responder a qualquer ameaça, por Estado ou por forças não convencionais ou criminosas, às vias marítimas de comércio.

Antes mesmo, nas Diretrizes, o documento determina às três Forças Armadas a dissuasão de forças hostis nos limites dos espaços jurisdicionais do País (marítimo, aéreo e terrestre) (Brasil, 2012, 2) e, em coerência, também prioriza a preparação para a negação do uso do mar

sobre a preparação para o controle de áreas marítimas e para a projeção de poder (Brasil, 2012, 10).

Tal prioridade implica importantes alterações doutrinárias e culturais para uma Marinha que, desde sua participação na Grande Guerra, sempre esteve voltada para o controle de áreas marítimas a fim de proteger o tráfego mercante.

A priorização atual tem a ver com a perspectiva do conflito Norte-Sul vislumbrada a partir dos anos 1980, que pressupõe adversários extrarregionais mais poderosos – a pior ameaça –, já que a postura de negação do uso do mar assume a inferioridade ante

o oponente e, sendo realizada nas águas jurisdicionais e suas proximidades, é fortemente condicionada pela necessidade de garantir a segurança da energia, defendendo as vulneráveis plataformas petrolíferas.

Configura-se, assim, uma diferença básica entre a elaboração do Plano de Renovação dos anos 1960 e a do atual Paemb, mas existem outras, e importantes:

– O Plano de Renovação foi elaborado num contexto em que os principais fatores que condicionavam a aplicação do poder militar brasileiro provinham de acordos internacionais interpretados diretamente pelas Forças Armadas, que, a partir daí, realizavam independentemente seu “projeto de força” – a previsão dos meios considerados necessários, sem maior envolvimento do poder político. O Paemb foi elaborado para permitir à Marinha o cumprimento da END – um documento emitido pelo poder político para orientar a preparação do poder militar, ou seja, das três forças coordenadamente, levando em conta o atendimento da Política Nacional de Defesa (PND) (Brasil, 2012a), documento também emitido pelo poder político, aspectos que conferem legitimidade aos esforços.

– O Plano de Renovação envolveu, basicamente, meios, com reduzido acréscimo de capacidades novas – a operação de modernos helicópteros foi uma delas – e um aspecto condicionante primordial: a modernização de sistemas. Tanto o número de meios visualizados como os aspectos estratégicos e operacionais não variavam muito – os navios deveriam ser principalmente antissubmarinos. O Paemb tem que considerar, além da modernização,

os aspectos tecnológicos (considerando que houve uma RAM) e estratégicos nela envolvidos, o que envolve, além de meios – mais numerosos e muito mais modernos, como o submarino de propulsão nuclear; novas estruturas, como o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), a nova base/estaleiro de submarinos, a 2ª Esquadra e a 2ª Divisão de Fuzileiros Navais.

– O Plano de Renovação, ao se verificar que não havia recursos para a obtenção do grande número de meios, assumiu a estratégia da defesa coletiva, prevendo que sua tarefa principal – proteger o tráfego marítimo hemisférico – seria dividida com as demais Marinhas da região.

Hoje, ainda que a proteção do tráfego marítimo continue sendo preparada, e envolvendo parceiros regionais, ela não é mais a tarefa principal da MB, mas sim defender proativamente as plataformas e ativos

Verifica-se que a evolução das prioridades navais corresponde ao progresso institucional do País e à evolução da conjuntura internacional

costeiros e dissuadir forças inimigas de adentrarem nos espaços jurisdicionais do País, o que implica, em princípio, ação isolada e, conseqüentemente, despesas exclusivamente nacionais.

Quanto a este aspecto, note-se que a legitimidade dos esforços não está sendo correspondida pela destinação de recursos por parte do governo, que se mantém em cerca de 1,4% do PIB (SIPRI, 2017), quando o necessário seria cerca de 2%, como observado pelo ministro da Defesa (Amorim, 2013).

Cabe observar que a prioridade à negação do uso do mar, que distingue a concepção atual da antiga, implica tão-somente a forma de iniciar a implementação da END, obtendo sua capacidade atualmente mais

importante – defesa contra oponentes mais poderosos, pois tanto a capacidade de controlar áreas marítimas como a de projetar poder continuam presentes na END e no Paemb, ainda que em proveito da defesa dos ativos e de interesses nacionais, sem quaisquer propósitos intervencionistas, como disposto na PND e na Constituição Federal (Brasil, 2012a, item 5.12).

Assim, estão sendo priorizados a construção de submarinos – SNA e convencionais, ora em andamento, apesar dos cortes orçamentários –, e o SisGAAz, que, em fase final de especificação, teve que ter seus trabalhos sustados em 2015 devido a esses cortes (Stochero, 2015), sistemas destinados primariamente à tarefa de negação, enquanto outros mais específicos para as outras tarefas (construção de escoltas e de navios-aeródromos, por exemplo) aguardam disponibilidade financeira. Cabe, contudo, lembrar que, apesar dessa destinação primária, o SNA e o SisGAAz também têm emprego nas outras tarefas:

O SisGAAz previsto é um sistema de monitoramento de alto nível, que deverá permitir aos comandos conhecer as posições e prováveis intenções dos vetores amigos e hostis navegando em boa parte do Atlântico Sul, podendo, assim, aumentar a eficiência dos meios operativos (SNA, submarinos não nucleares, navios e aeronaves), fornecendo-lhes apoio de comunicações e vigilância para que obtenham posições vantajosas em relação aos oponentes.

Os SNA podem exercer dissuasão contra forças navais e submarinos em grandes áreas, como o Atlântico Sul, operando isoladamente com o apoio pelo SisGAAz,

mas também podem operar em apoio direto de forças navais, participando de ações de controle de áreas marítimas e, eventualmente, de projeção de poder.

CONCLUSÃO

Verifica-se que a evolução das prioridades navais corresponde ao progresso institucional do País e à evolução da conjuntura internacional.

A Segunda Guerra Mundial surpreendeu o País com a necessidade de uma Marinha atualizada, e a MB reagiu, ainda que sem qualquer priorização de meios, tornando-se uma força adequada para a época. No Plano de Renovação dos anos 1960-70, houve criteriosa priorização dos meios e conseguiu-se modernizar a Força, sob o condicionamento estratégico interno

da maior necessidade de proteger o tráfego marítimo e externo da bipolaridade. Estes últimos aspectos constituíram a diferença básica para a elaboração do atual Paemb, voltado prioritariamente à defesa dos ativos litorâneos vitais em um contexto internacional ainda unipolar, mas sem restrições externas.

A percepção da necessidade de preparação para a defesa dos ativos litorâneos e costeiros começou nos anos 1980, intensificou-se com o crescimento da exploração marítima de petróleo e teve seu ápice com a descoberta das grandes reservas do pré-sal, fato presente na gênese da vontade política de investir na defesa naval e na citada alteração de prioridade, cabendo destacar que, pela primeira vez, se faz uma priorização de meios e infraestrutura de

**Cabe enfatizar que,
em caso de uma
necessidade real,
a cobrança de um mau
desempenho recairá
sobre a Marinha**

defesa – um projeto de força – com base em necessidades e orientações determinadas pelo poder político, o que lhe confere a necessária legitimidade.

Existem também, como acima exposto, sensíveis diferenças entre as condições para elaboração e implementação dos dois planos, todas apontando para a complexidade e custos muito maiores na situação atual, o que, apesar da legitimidade, não encontra correspondência na destinação de recursos

por parte do governo. Cabe, porém, enfatizar que, em caso de uma necessidade real, a cobrança de um mau desempenho recairá sobre a Marinha.

Nunca é demais evocar o testemunho de um velho marinheiro sobre os idos de 1942:

“O povo chegava na Praça Mauá e tinha um velho encouraçado lá, que não tinha mais serventia e o povo falava: Vai pro mar, o que tá fazendo isso aí? Vai pro mar!” (Pereira, 2015, citação p. 134)

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Marinha do Brasil; História da Marinha do Brasil; Estratégia; Política nacional;

BIBLIOGRAFIA

- Alves, Vágner C. 2005. “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* 48(1). pp 151-177. Disponível em < http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292005000100006> Acesso em 01/02/2014.
- Amorim, Celso. 2013. “A Defesa da Amazônia – Mensagem do Ministro da Defesa, Celso Amorim” In VII Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos de Defesa. Belém, 5 de agosto de 2013. Acessado em 03/03/2015. < <http://ramaral.org/arquivosPDF/A-DEFESA-DA-AMAZONIA.pdf>>
- Arms Control Association. “The Proliferation Security Initiative (PSI) At a Glance”. *Fact Sheet*, October, 2013. Disponível em: <<http://www.armscontrol.org/factsheets/PSI>> Acesso em: 10/03/2015.
- Bobbitt, Philip. 2003. *A Guerra e a Paz na História Moderna: O impacto dos grandes conflitos e da Política na formação da nações*. Traduzido por Cristina de Assis Serra. Rio de Janeiro. Editora Campus.
- Brasil. Agência Nacional do Petróleo. 2016. *Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis*. < http://www.anp.gov.br/wwwanp/images/publicacoes/Anuario_Estatistico_ANP_2016.pdf> Acesso em 06/02/2017.
- _____. Agência Petrobras de Notícias. Guia Oil & Gas Brasil. 2010. *Primeira Refinaria do Brasil completou Sessenta Anos*. Acessado em 20/02/2015. < http://www.guiaoilegas.com.br/pt/site_extras_detalhes.asp?id_tb_extras=151705>
- _____. Congresso Nacional. 2013. *Decreto Legislativo nº 373 de 25.09.2013. Aprova a Política Nacional de Defesa, a Estratégia Nacional de Defesa e o Livro Branco de Defesa Nacional*. Brasília. Disponível em <http://www.datadez.com.br/norma_integra.asp?id=16239> Acesso em 31/01/2014.
- _____. Estado-Maior da Armada. 2014a. *EMA 305: doutrina básica da Marinha*. Brasília. Disponível em <<http://www.ema.mb/docs/publicacoes/public.html>> Acesso em 04/02/2014.

- _____. Petrobrás. 2013a. *Nova Descoberta de Petróleo de Boa Qualidade em Área da Cessão Onerosa*. Disponível em < <http://fatosedados.blogspot.com.br/2013/01/08/nova-descoberta-de-petroleo-de-boa-qualidade-em-area-da-cessao-onerosa/> > Acesso em 27/03/2015.
- _____. Ministério da Defesa. *Estratégia Nacional de Defesa*. 2012. Disponível em < <http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/end.pdf> > Acesso em 02/02/2017
- _____. Ministério da Defesa. *Política Nacional de Defesa*. 2012 (2012a). Disponível em < <http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/pnd.pdf> > Acesso em 02/02/2017
- _____. Ministério da Defesa. *Livro Branco da Defesa Nacional*. 2012 (2012b). Disponível em < <http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/lbdn.pdf> > Acesso em 02/02/2017
- Caldas, Cadu. 2015. “O Brasil conta gotas: entenda as causas e desafios da falta de água que se espalha pelo país”. *ZH Notícias*. 31/01/2015. < <http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2015/01/o-brasil-counta-gotas-entenda-as-causas-e-desafios-da-falta-de-agua-que-se-espalha-pelo-pais-4691649.html> > Acesso em 02/04/2015.
- Carr, Edward. H. 1981. *Vinte Anos de Crise: 1919-1939*. Brasília, Editora Universidade de Brasília.
- Cervo, Amado L. 2008. “*Inserção internacional: Formação dos conceitos brasileiros*.” São Paulo: Saraiva.
- Combined Maritime Forces*. updated 22/01/2017. Disponível em < <http://combinedmaritimeforces.com/> > Acesso em 05/02/2017.
- Corrêa, Alessandra. 2014. “Banco dos BRICS tem potencial de virar o jogo, diz economista dos EUA”. *BBC Brasil*. 17/07/2014. Acessado em 28/03/2015. < http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2014/07/140710_banco_brics_1k >
- Corrêa, Fernanda das G. 2010. “*O Projeto do Submarino Nuclear Brasileiro: uma história de ciência, tecnologia e soberania*.” Rio de Janeiro: Capax Dei Editora Ltda.
- Dados da Bacia de Campos. *Click Macaé*. Petróleo e Gás. Disponível em < <http://www.clickmacae.com.br/?sec=109&pag=pagina&cod=141> > Acesso em 22/02/2015.
- Developments In Internal Seaborne Trade. *Review of Maritime Transport 2014*. Disponível em < http://unctad.org/en/PublicationChapters/rmt2014ch1_en.pdf > Acesso em 16/01/2014.
- Dias, Jefferson L. 2008. “Oil and Gás Resources in the Brazilian Continental Margin” In *Seminar on Marine Resources of the South and Equatorial Atlantic Ocean. 2008*. Rio de Janeiro. Disponível em: < <http://www.cprm.gov.br/> >. Acesso em: 03 mar. 2010. Apresentação em Powerpoint.
- Dunnigan, James. 2014. “The Thousand Ship Navy”. *StrategyWorld.Com*. 18/09/2014. Acessado março, 26, 2015. < <http://www.strategypage.com/dls/articles/The-Thousand-Ship-Navy-9-18-2014.asp> >
- EU Navfor Somalia. “*Mission*”. Disponível em < <http://eunavfor.eu/mission> >, Acesso em 05/02/2017.
- Flores, Mário C. 2002, “*Reflexões Estratégicas: repensando a defesa nacional*”. São Paulo: É Realizações.
- Gonçalves, Williams da S.; Miyamoto, Shiguenoli. 1993. “Os Militares na Política Externa Brasileira: 1964-1984”. *Estudos Históricos*: Rio de Janeiro, v.6, n.12. pp 211-246. Disponível em: < <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/1964/1103> > Acesso em: 13 maio 2011.
- Índia. Ministry of Defence (Navy). 2007. *Freedom to Use the Seas: India's Maritime Military Strategy*. New Delhi: Integrated Headquarters. Acessado em 25/01/2015 < http://www.irfc-nausena.nic.in/irfc/ezine/maritime_strat.pdf >
- International Maritime Organization. *ISPS Code*. Disponível em Acessado em 22/01/2015 < <http://www.imo.org/ourwork/security/instruments/pages/ispscode.aspx> >
- IPRI Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais. *As 15 maiores economias do Mundo (PIB e PIB PPC)*. 20/07/2016. Disponível em < www.funag.gov.br/ipri/index.php/servidores/47-estatisticas/94-as-15-maiores-economias-do-mundo-em-pib-e-pib-ppp > Acesso em 05/02/2017.
- Jasper, Fernando. Brasil retoma autossuficiência em petróleo. *Gazeta do Povo*. Economia. 27/01/2016. Disponível em < www.gazetadopovo.com.br/economia/brasil-retoma-autossuficiencia-em-petroleo-er2q41s6vehb2xguo4ud4i8s0 > Acesso em 05/02/2017
- Magalhães, João P. de A. *Modelo Brasileiro de Desenvolvimento – raízes do Milagre e Condições de Sua Continuidade*: Rio de Janeiro, Record, 1976.

- MARINHA do Brasil, 2017. *Navios*. Disponível em < <https://www.marinha.mil.br/content/navios> >, Acesso em 05/02/2017.
- Nakagawa, F. Brasil cai para a posição de 9ª economia do Mundo. *Exame.com*. 04/03/2016. Disponível em < exame.abril.com.br/economia/pib-em-dolar-cai-25-e-brasil-cai-para-a-posicao-de-9a-economia-do-mundo/ > Acesso em 05/02/2017.
- North Atlantic Treaty Organization. *Counter-Piracy Operations*. updated 16/12/2016. Disponível em < http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm > Acesso em 05/02/2017.
- Nota, Brendon. 2011. “Somali Piracy and the Western Response. Students Association on Terrorism and Security Analysis”. *Journal on Terrorism and Security Analysis*. 6º volume, abril 25, 2011. pp. 83-96. Acessado em 22/01/2015. < <http://satsa.syr.edu/?s=Somali+Piracy+and+the+Western+Response&submit.x=5&submit.y=6> >
- Palma, Gustavo G; Carneiro, Carlos E. F. 2012. “A Retomada das Operações A/S por Aeronaves de Asa Fixa P3AM BR”. *DefesaNet*. 16/11/2012. < <http://www.defesenet.com.br/p3/noticia/8633/A-Retomada-das-Operacoes-A-S-por-Aeronaves-de-Asa-Fixa-P3AM-BR/> >
- Panitchpakdi, Supachai. 2012. “Highlight”. UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2012*. Acesso em 20/01/2015. < <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=380> >
- Pereira, Durval L. 2015. *Operação Brasil: o ataque alemão que mudou o curso da Segunda Guerra Mundial*. São Paulo: Editora Contexto.
- Pesce, Eduardo I. 2013. “Cenários Prospectivos: Um vislumbre da guerra naval do futuro”. *Revista da Escola de Guerra Naval*. v 19, nº2. Jul/dez 2013: 435-449. *
- Reuveny, Rafael; Thompson, William R. 2002. “World Economic Growth, Northern Antagonism, and North-South Conflict”. *The Journal of Conflict Resolution*: Sage Publications, Inc, Vol.46, Nº4, p.484-514, agosto de 2002. Acessado em 01/08/2012. < <http://www.jstor.org/stable/3176188> >
- Rodrigues, Alexandre R. 2014. “Os Desafios da Plataforma Continental – Visão Estratégico-Militar”. *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*. 27/11/2014. Acessado em 21/01/2015 < <http://database.jornaldefesa.pt/estrategias/JDRI%20117%20271114%20seguranca%20mar.pdf> >
- Rozoff, Rick. 2009. “Control Of the World’s Oceans. Prelude To War? Proliferation Security Initiative (PSI) and the US 1,000-Ship Navy.” *Global Research*. 30/01/2009. Disponível em < <http://www.globalresearch.ca/index.php?context=va&aid=12102> > Acesso em 02/08/2009.
- SIPRI Military Expenditure Database. 2017. *Military expenditure by country as a share of GDP, 2002–2015*. Disponível em < <https://www.sipri.org/sites/default/files/Milex-GDP-share.pdf> > Acesso em 06/02/2017.
- Stochero, Tahiane. *Defesa Aérea e Naval*. 11/11/2015. Corte de verba faz Marinha suspender projeto para defesa do Pré-Sal. Disponível em < <http://www.defesaaereanaval.com.br/corte-de-verba-faz-marinha-suspender-projeto-para-defesa-do-pre-sal/> > Acesso em 06/02/2017.
- Stratfor Global Intelligence. “*Covering the Costs of Globalization*”. 20/01/2015. Disponível em < <http://www.stratfor.com/analysis/covering-costs-globalization#axzz3PNXjOVHA> > Acesso em 20/01/2015.
- Teixeira, Mônica. “*Brasil deixa de ser autossuficiente na produção de petróleo*”. *Bom Dia Brasil*. 17/04/2013. Disponível em < <http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2013/04/brasil-deixa-de-ser-autossuficiente-na-producao-de-petroleo.html> > Acesso em 06/03/2014.
- Till, Geoffrey. 2006. “Poder marítimo: questões relevantes e desafios”. *Revista da Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro, n. 7, 2006.
- UNAMA. Universidade da Amazônia. 2007. “Aula Nº8 – A Abertura Comercial Brasileira”. *Faculdade on Line UVB*. Acessado em 20/02/2015. < http://arquivos.unama.br/need/gol/gol_adm_6mod/analise_conjuntura_nacional/pdf/aula08.pdf >
- United Nations. *Resolution 665* (1990), de 25/08/1990. Disponível em < <http://fas.org/news/un/iraq/sres/sres0665.htm> > Acesso em 08/03/2015.

- United States of America . Department of the Navy. 1994. *Forward ... From The Sea*. Washinton. 1994. Disponível em < <http://www.globalsecurity.org/military/library/policy/navy/forward-from-the-sea.pdf> > Acesso em 18/06/2011.
- _____. *National Security Strategy of the United States*. Washington. The White House, August, 1991. Disponível em < <http://nssarchive.us/NSSR/1991.pdf> > Acesso em 21/01/2015.
- _____. Secretary of the Navy. 1992. *From The Sea*. Washinton. Disponível em < <http://www.comw.org/qdr/fulltext/02navyvision.pdf> > Acesso em 21/01/2015.
- _____. 2015. Commandant of Marine Corps, Chief of Naval Operations, Commandant of the Coast Guard. *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*. Disponível em < <http://news.usni.org/2015/03/13/document-u-s-cooperative-strategy-for-21st-century-seapower-2015-revision> > Acesso em 15/08/2015.
- United States. United States Naval Administration in World War II. *Commander South Atlantic Force*. Commander-in-Chief, Atlantic Fleet. Volume XI. CXLVI. Disponível em < <http://www.ibiblio.org/hyperwar/USN/Admin-Hist/146-SouthAtlantic/index.html#intro> > Acesso em 11/03/2015.
- Vidigal, Armando A. F. 1982. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval.
- _____. 2002. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro: meados da década de 70 até os dias atuais*. Rio de Janeiro: Clube Naval. 136p.
- Want China Times*. 05/03/2015. China's CJ-10 cruise missile is officially renamed DF-10. Disponível em < <http://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?id=20150305000037&cid=1101> > Acesso em 27/03/2015.
- Watts, Barry D. 2011. *The Maturing Revolutions in Military Affairs*. Center for Strategic and Budgetary Assessments. Disponível em < <http://www.csbaonline.org/publications/2011/06/the-maturing-revolution-in-military-affairs/> > Acesso em 20/03/2015.
- Worldwide Ship Traffic up to 300 percent Since 1992. *American Geophysical Union*, 17/11/2014. Disponível em < <http://news.agu.org/press-release/worldwide-ship-traffic-up-300-percent-since-1992/> > Acesso em 16/01/2015.