

NAVIOS-AERÓDROMO E AVIAÇÃO EMBARCADA NA ESTRATÉGIA NAVAL CHINESA*

EDUARDO ITALO PESCE**
Professor

SUMÁRIO

Introdução
Considerações sobre navios-aeródromo
Estratégia antiacesso
Capacidade antiacesso da China
Rumo aos “mares distantes”
Soberania e interesses marítimos
Navios-aeródromo e projeção de poder
Conclusão

INTRODUÇÃO

Atualmente, as Marinhas de dez países (Brasil, China, Espanha, Estados Unidos, França, Grã-Bretanha, Índia, Itália, Rússia e Tailândia) possuem navios de porte diversificado, capazes de operar regu-

larmente com algum tipo de aeronave embarcada de asa fixa (WERTHEIM, 2013). A China é o mais recente integrante deste restrito grupo de países. Após modernização e conversão em Dalian, o navio-aeródromo (NAe) chinês *Liaoning* (ex-*Varyag* russo) realizou provas de mar em julho de 2011,

* N.A.: De acordo com o Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguesa a grafia no plural é “navios-aeródromos”. Pessoalmente, este autor prefere a forma “navios-aeródromo”. Artigo submetido à *Revista Marítima Brasileira* em maio de 2015. Revisão do trabalho do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) da Escola de Guerra Naval (EGN).

** Especialista em Relações Internacionais, professor aposentado do Centro de Produção da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Cepuerj), colaborador permanente do Centro de Estudos Político-Estratégicos (Cepe) da EGN e colaborador assíduo da *RMB*.

tendo entrado em serviço em setembro de 2012 e iniciado a operação com aeronaves de asa fixa (inicialmente em número limitado) no mês seguinte (UNITED STATES, 2014, p. 68; ERICKSON, 2014).

O presente artigo tem por objetivo geral analisar o papel dos navios-aeródromo chineses, segundo uma abordagem estratégica defensiva do tipo “antiacesso e negação de área” (A2/AD). Inicialmente, examinaremos o conceito de NAE e as principais características deste tipo de meio, assim como sua obtenção pela China. A seguir, analisaremos o conceito de estratégia A2/AD, em especial quanto a seus elementos fundamentais e fatores complementares. Finalmente, relacionaremos tais elementos e fatores às possibilidades de emprego dos NAE chineses, no contexto estratégico do entorno marítimo da China.

Quais são as possibilidades e limitações de emprego dos NAE chineses e de sua dotação de aeronaves embarcadas na região Ásia-Pacífico dentro de uma abordagem estratégica A2/AD? A indagação se justifica, uma vez que o desenvolvimento de tais meios representa um vultoso investimento para a China, que também está empenhada em programas significativos de renovação de sua força de submarinos nucleares, seu arsenal de mísseis estratégicos e táticos e sua aviação de longo alcance baseada em terra.

Como pressuposto básico, podemos admitir que, contra um adversário que disponha de ampla superioridade de meios, a força de NAE da Marinha da China seja empregada dentro de uma estratégia do tipo A2/AD. Como pressuposto secundário, podemos admitir que, contra adversários regionais de nível equivalente ou inferior, esta Marinha possa empregar tais navios de acordo com uma concepção estratégica clássica, como o fazem as Marinhas do Reino Unido e da França.

O tema será examinado por meio da lente teórica das reflexões estratégicas de Sam J. Tangredi (2013), que prefere empregar a denominação “antiacesso” para designar o tipo de abordagem conhecido como A2/AD. A revisão da bibliografia tomará como ponto de partida o pensamento desse autor, comparando-o com a documentação disponível e com contribuições de outros autores. O texto procurará analisar o estágio atual (fins de 2014) do desenvolvimento da estratégia e das capacidades da Marinha chinesa, em busca da ampliação de seu alcance geográfico rumo às operações em “mares distantes”.

CONSIDERAÇÕES SOBRE NAVIOS-AERÓDROMO

Conforme lembra Norman Friedman (1981, p. 7-8), a definição de “navio-aeródromo” (*aircraft carrier*), no sentido mais geral, não deve incluir apenas navios capazes de operar com aeronaves convencionais de asa fixa, mas todas as classes de navio dotadas de convés de voo contínuo (assim como de superestrutura em “ilha” a boreste e de hangar sob o convés de voo), capazes de lançar, recuperar e manter em operação aeronaves no mar. Na visão de Robert C. Rubel (2014), porém, apenas um navio capaz de desempenhar certos “papéis doutrinários” (*doctrinal roles*), entre os quais se destaca o de “aeródromo no mar” (*airfield at sea*), pode ser considerado um “verdadeiro” NAE. Navios de menor porte, dotados de convés contínuo, devem ser classificados como “navios com capacidade de aviação” (*aviation-capable ships*).

No primeiro subtipo estão os grandes NAE com propulsão nuclear da Marinha dos Estados Unidos da América (EUA), que são empregados como instrumentos de projeção de poder em escala global. No segundo encontram-se os NAE de médio ou pequeno

porte das outras nove Marinhas acima citadas (inclusive as da China e do Brasil), assim como todos os navios de assalto anfíbio (inclusive norte-americanos) dotados de convés de voo corrido. Apesar de suas limitações de emprego, tais navios são capazes de operar com aeronaves de diferentes tipos no desempenho de diversas missões.

Para lançamento e recuperação de aeronaves de asa fixa, a China (assim como a Rússia e a Índia) emprega a bordo de seus NAe o sistema de operação Stobar (*Short Take-Off, But Arrested Recovery*), no qual as aeronaves são lançadas numa corrida com auxílio de uma rampa *ski-jump*, instalada na proa, sendo a recuperação feita por meio dos cabos transversais do aparelho de parada, sobre o convés oblíquo a ré. EUA, França e Brasil utilizam o sistema Catobar (*Catapult-Assisted Take-Off, But Arrested Recovery*), com lançamento por catapultas a vapor (e futuramente eletromagnéticas) instaladas na proa e no convés oblíquo. Ambos os sistemas empregam aviões de tipo convencional, mas o Stobar limita o peso de lançamento e necessita de aeronaves que disponham de elevada relação potência/peso (PESCE, 2014).

A Marinha dos EUA defende a superioridade dos NAe de grande porte, com sua numerosa dotação de aeronaves de alto desempenho. Estudos realizados demonstraram que um NAe maior, operando com um total de aeronaves semelhante a dois menores, oferece vantagens em relação a estes (MANVELL, Jr., 2006). Além de apresentar relação custo-benefício mais favorável, um navio de maior porte tem capacidade superior de resistir a avarias, podendo ser submetido a reparos ou modernizado com maior facilidade (FRIEDMAN, 2001, p. 249-254 e 256-259).

Os próximos NAe chineses, provavelmente construídos em estaleiros do próprio país, poderão ser do tipo Catobar, embora

não haja confirmação oficial disso até o momento. O *Liaoning* (ex-*Varyag*, ex-*Riga*) tem configuração Stobar e pertence à classe *Kuznetsov* russa. Adquirido à Ucrânia (em 1998) após a dissolução da União Soviética, o navio foi praticamente reconstruído na China (UNITED STATES, 2014, p. 36-37 e 68; ERICKSON, 2014; PESCE, 2014).

Com cerca de 60 mil toneladas de deslocamento carregado, o *Liaoning* vem operando com uma combinação de aviões de interceptação e ataque Shenyang J-15 Flying Shark (versão chinesa não licenciada do Sukhoi Su-33 russo) e vários tipos de helicópteros. A ausência de catapultas e o lançamento dos J-15 com rampa *ski-jump* reduzem a carga útil destas aeronaves, assim como seu raio de ação, que é de aproximadamente 1.200 km (cerca de 650 milhas náuticas) quando operando de base terrestre (UNITED STATES, 2014, p. 68; ERICKSON, 2014). Contudo, a produção em série desta aeronave, recentemente iniciada, possibilitará incrementar o adestramento a bordo do NAe (YEO, 2014). Já no final de 2013, o *Liaoning* operou com um grupo-tarefa no Mar do Sul da China por cerca de um mês (ERICKSON, 2014).

Na operação de aeronaves embarcadas com o sistema Stobar, a velocidade do navio é um fator ainda mais crítico do que na operação com o sistema Catobar. A literatura ostensiva credits o *Liaoning* como possuindo propulsão a vapor com cerca de 200.000 SHP, o que lhe permite desenvolver velocidades de até 30 nós (PESCE, 2014; ERICKSON, 2014). O uso de propulsão diesel reduziria sua velocidade para cerca de 20 nós, dificultando mais ainda a operação com aviões a bordo (LIAONING, 2013). Um jornal chinês afirmou que o navio está com suas máquinas a vapor originais, que estavam acondicionadas na Ucrânia e foram adquiridas pela China junto com o casco (CHAN, 2015).

ESTRATÉGIA ANTIACESSO

Segundo Sam J. Tangredi (2013), os termos “antiacesso” (*anti-access*) e “negação de área” (*area denial*) são apenas designações modernas para uma abordagem estratégica que vem sendo empregada desde a Antiguidade por um defensor mais fraco contra um atacante mais forte, cuja superioridade de meios é significativa. O objetivo de uma estratégia desse tipo é impedir uma força atacante superior de ingressar numa região contestada ou – se tal não for possível – de operar com liberdade nessa região e maximizar seu poder combatente (TANGREDI, 2013, p. 1-2).

Tangredi esclarece que o termo “antiacesso” diz respeito às ações e às capacidades (geralmente de longo alcance) destinadas a impedir que uma força opositora ingresse numa área operacional. Por sua vez, a “negação de área” consiste das ações e das capacidades (geralmente de alcance mais curto) destinadas não a manter fora uma força opositora, mas a limitar sua liberdade de ação dentro da área. Embora os dois conceitos costumem ser unidos na expressão *Anti-Access/Area Denial* (A2/AD), o autor prefere designar tal enfoque estratégico como “antiacesso” (TANGREDI, 2013, p. 5 e 33).

Uma “estratégia antiacesso” não deve se limitar à esfera militar, sendo parte da “grande estratégia” de um Estado que receie ser atacado ou pressionado militarmente por um oponente mais poderoso. Como tal, deve incorporar aspectos políticos, diplomáticos e econômicos (TANGREDI, 2013, p. 1, 5 e 33). O autor identifica cinco *elementos fundamentais*, que podem ser analisados independentemente, mas que atuam em conjunto no ambiente estratégico, como fatores definidores ou determinantes para a tomada de decisão e para o resultado, tendendo a levar um competidor

mais fraco a optar por uma postura defensiva do tipo “antiacesso”:

1. percepção da superioridade estratégica da força atacante;
2. primado da geografia, como o elemento que mais influencia o tempo e facilita o atrito do inimigo;
3. prevalência geral do ambiente ou domínio marítimo como espaço do conflito;
4. caráter crítico da informação e da inteligência, assim como – de modo oposto – efeitos decisivos da dissimulação operacional;
5. impacto determinante dos eventos extrínsecos ou de eventos não relacionados em outras regiões (TANGREDI, 2013, p. 13).

Sem a percepção de que o oponente é estrategicamente superior, pouco adianta investir recursos militares priorizando uma abordagem antiacesso. Nesse caso, a própria força do defensor, assim como sua capacidade de operar “fora de área”, pode deter um ataque com maior eficácia. Portanto, é melhor para o defensor investir no fortalecimento de suas forças militares. Sem a vantagem da geografia, é difícil canalizar e reduzir as opções de um oponente estrategicamente superior. Como é mais fácil deslocar uma força superior por mar do que por outros meios, o domínio marítimo torna-se decisivo numa campanha desse tipo (TANGREDI, 2013, p. 13-14).

Sem informação e inteligência adequadas, a força antiacesso em situação de inferioridade não consegue tomar posição para opor-se ao esforço principal do invasor. Como este também não consegue determinar qual rota de acesso permite contornar as defesas mais fortes, a dissimulação eficaz torna-se valiosa para ambos os lados. Eventos fora da região mantêm constante pressão sobre as opções de uma força externa invasora. Como fator crítico para a decisão de adotar uma abordagem

antiacesso, um defensor deve avaliar sua própria capacidade de influenciar eventos extrínsecos, de modo a distrair a força estrategicamente superior ou mudar sua tomada de decisões. Os fatores capazes de influenciar tais eventos extrapolam a esfera militar – incluindo a diplomacia, as relações econômicas e outras atividades de política internacional (TANGREDI, 2013, p. 14).

O esforço antiacesso deve ser coordenado numa “rede antiacesso”, integrando os sistemas de armas e sensores (inclusive baseados no espaço), a fim de evitar a ocorrência de “brechas” que o inimigo possa aproveitar. A derrota de uma parte dessa rede pode degradá-la seriamente, e isso torna necessária – inclusive para reduzir sua vulnerabilidade – a redundância dos sistemas que a constituem (TANGREDI, 2013, p. 62-63).

Uma estratégia antiacesso é um plano de ação cujo objetivo é impedir um oponente de operar suas forças nas proximidades ou no interior de uma região contestada, e uma “campanha antiacesso” é a execução de tal plano. Seu objetivo não é obter a vitória numa batalha, mas inclui evitar tal encontro. Para a força antiacesso, o impasse representa uma vitória. Para a força invasora, uma “campanha contra-antiacesso” tem por objetivo militar derrotar o esforço antiacesso para depois derrotar o inimigo dentro da região (TANGREDI, 2013, p. 75-76).

Este esforço em duas (ou mais) fases assemelha-se à visão dos estrategistas navais. Para o atacante, a primeira fase corresponde à derrota das forças navais inimigas, a fim de obter o controle da área marítima, e a segunda à projeção de poder sobre terra. Por sua vez, o defensor procura negar o uso do mar ao atacante, a fim de impedir que este atinja seus objetivos. Na fase pré-campanha, a deterrência – que ocorre quando um lado percebe que o

opponente tem capacidade e vontade para negar-lhe um objetivo – é fundamental. Seu sucesso no nível estratégico evita que seja necessário realizar uma campanha no nível operacional da guerra (TANGREDI, 2013, p. 76).

Tangredi afirma que, de um modo geral, os Estados que optam por um enfoque antiacesso consideram inevitável um conflito com uma potência muito superior, e que muitos desses Estados já estão envolvidos em ações militares agressivas. Segundo essa linha de raciocínio, a capacidade de um adversário superior em conduzir – se necessário – uma campanha contra-antiacesso pode ser eficaz como deterrente contra tais agressões (TANGREDI, 2013, p. 77-79).

Ele acredita, ainda, que a deterrência consiste em planejar para a guerra a fim de manter a paz. Esta é também a principal função do planejamento contra-antiacesso. Como resposta às estratégias antiacesso de potenciais oponentes, as Forças Armadas dos EUA passaram a desenvolver o conceito de *AirSea Battle*, que também necessitava integrar outros componentes do poder, como parte de uma “grande estratégia” (TANGREDI, 2013, p. 161-162). Para analisar uma campanha antiacesso/contra-antiacesso do ponto de vista operacional, é preciso considerar – além dos elementos fundamentais citados acima – quatro fatores complementares:

1. ataque a bases regionais;
2. “preempção”;
3. inovação tecnológica;
4. “sinergia interdomínios” (TANGREDI, 2013, p. 179-182).

O ataque contra bases regionais seria uma forma de ampliar o esforço antiacesso, evitando ou dificultando a interferência de uma potência externa, mas pode criar inimigos entre países vizinhos que talvez optassem pela neutralidade num conflito

regional. Uma força contra-antiacesso deve ser capaz de impedir tal ação ou sobreviver a ela – confirmando o valor, como elemento de deterrência, da capacidade de derrotar a rede antiacesso de um adversário. A “preempção” (*preemption*) tem seu valor reforçado numa campanha antiacesso se a potência externa mantiver forças em posicionamento avançado na região. Se não for possível evitar o conflito, um ataque “cirúrgico” da força antiacesso contra todos os oponentes, sem aviso prévio, pode acelerar o resultado almejado, assim como aumentar a eficácia da rede antiacesso em caso de contra-ataque (TANGREDI, 2014, p. 180-181).

A inovação tecnológica é um fator em qualquer guerra. Os sistemas de armas incorporam tecnologias emergentes e evoluem continuamente, em termos de alcance, precisão e letalidade. O equilíbrio entre os contendores, em matéria de inovação tecnológica, é a questão. Mesmo quando as novas tecnologias são protegidas pelo sigilo ou por restrições à exportação, sua difusão é difícil de impedir. Num conflito antiacesso/ contra-antiacesso, um dos lados poderá desfrutar de alguma vantagem tecnológica, mas tal vantagem será marginal – uma vez que, em certa medida, ambos terão acesso a tecnologias similares (TANGREDI, 2013, p. 181).

A capacidade de obter “sinergia interdomínios” (*cross-domain synergy*) pode ser o fator decisivo em tal conflito. Quem melhor coordenar seus meios espaciais e de guerra cibernética com suas forças marítimas, aéreas e terrestres terá posição vantajosa. A regra tradicional de superioridade (três para um) de um atacante sobre o defensor já não se aplica – pois um atacante que pode coordenar operações em todos os domínios é capaz de usar múltiplos eixos de aproximação, multiplicando a eficácia de tais operações. Caso não possa fazê-lo, a vantagem

ficará com o defensor. Tal conflito incluiria combates de alta intensidade, com uso de armas de alta precisão para produzir atrito (TANGREDI, 2013, p. 181-182).

CAPACIDADE ANTIACESSO DA CHINA

A denominação chinesa para o enfoque A2/AD é “operações de contra-intervenção” (*counter-intervention operations*). O pensamento oficial chinês sobre defesa consta de um Livro Branco, cuja edição mais recente (CHINA, 2013) propugna o emprego diversificado das Forças Armadas chinesas, com ênfase no desenvolvimento pacífico e na cooperação. Dá a entender que os EUA vêm fortalecendo alianças e expandindo sua presença militar na Ásia-Pacífico. Menciona controvérsias com outros países, sobre soberania territorial e interesses marítimos, citando nominalmente o Japão, que estaria criando problemas com relação às Ilhas Diaoyu (Senkaku), no Mar do Leste da China. A questão de Taiwan é considerada a maior ameaça à unidade territorial da China. As tarefas das Forças Armadas são de consolidar a Defesa Nacional, resistir a agressões estrangeiras e defender a pátria. O preparo militar visa à obtenção da vitória em guerras locais informatizadas (CHINA, 2013).

Segundo o documento, a Marinha salvaguarda a segurança marítima da China e mantém sua soberania sobre os mares territoriais, bem como seus direitos e interesses marítimos. O desenvolvimento de um NAE tem profundo impacto na construção de uma Marinha forte. A Marinha mantém presença em áreas relevantes, como o Mar do Sul da China, e tem intensificado exercícios em “águas azuis”. Com a integração da economia chinesa ao sistema econômico mundial, os interesses nacionais da China passaram a incluir áreas marítimas distan-

tes. Unidades navais chinesas têm participado de operações de combate à pirataria, no Golfo de Áden e no litoral da Somália, assim como de exercícios navais multinacionais na região Ásia-Pacífico (CHINA, 2013). Em 2014, a China participou do exercício *Rim of the Pacific* (Rimpac).

Os norte-americanos acreditam que a China vem desenvolvendo capacidades militares para deter possíveis intervenções de potências externas contra os interesses chineses na região Ásia-Pacífico. Na prática, tais medidas estão direcionadas aos Estados

Unidos e à estratégia norte-americana para a região, conhecida como “pivô para o Pacífico”. A China está desenvolvendo mísseis balísticos e de cruzeiro, meios navais (submarinos e navios de superfície), aéreos, espaciais e de defesa aeroespacial (inclusive contra mísseis balísticos e satélites) e sistemas integrados de informação. Constituída por camadas

sobrepostas de capacidades ofensivas e defensivas, esta “grande muralha” se estenderá desde o litoral da China rumo ao oeste do Pacífico, na “segunda cadeia de ilhas” ou além (UNITED STATES, 2014, p. 30).

Um componente essencial da estratégia chinesa de A2/AD é a capacidade de controlar e dominar a informação em todas as dimensões, inclusive empregando meios não militares. Isto inclui o desenvolvimento de sistemas avançados de guerra eletrônica e de defesa espacial, assim como a capacidade de realizar operações contra redes de computadores. A China dispõe de mais de mil mísseis balísticos armados com ogivas

convencionais. As bases norte-americanas em Okinawa estão dentro do alcance de mísseis balísticos de alcance médio, e as localizadas em Guam podem ser alvo de mísseis de cruzeiro lançados por aeronaves ou submarinos (UNITED STATES, 2014, p. 30-32). A Marinha chinesa também está ampliando o alcance geográfico de suas operações e incrementando sua capacidade de guerra antissubmarino em águas profundas, assim como de defesa aérea e de guerra de superfície (UNITED STATES, 2014, p. 37).

O novo míssil balístico antinavio chinês DF-21D (CSS-5 Mod. 4), também conhecido como “matador de navios-aeródromo” (*carrier killer*), tem alcance estimado em cerca de 1.500 km, o que corresponde a 810 milhas náuticas (UNITED STATES, 2014, p. 40 e 85). Na prática, tal distância é semelhante (ou ligeiramente superior) ao raio de ação, empregando lançamento por catapulta e reabastecimento em voo

(Revo), de aeronaves de ataque baseadas em NAe. Como comparação, uma aeronave F/A-18E/F Super Hornet da Marinha dos EUA, com alcance de combate de 1.275 milhas náuticas (2.346 km), armada com apenas dois mísseis AIM-9 Sidewinder, tem um raio de ação de 390 milhas náuticas (722 km) em missões de interdição, com armamento ar-superfície (U.S. NAVY, 2015; BOEING, 2015). Isto obrigaria um potencial adversário da China a operar com seus NAe a distâncias maiores e ampliar o raio de ação de suas aeronaves de ataque embarcadas – possivelmente empregando aeronaves remotamente tripuladas (ARP-E).

A China está desenvolvendo mísseis balísticos e de cruzeiro, meios navais (submarinos e navios de superfície), aéreos, espaciais e de defesa aeroespacial (inclusive contra mísseis balísticos e satélites) e sistemas integrados de informação

O exame dos elementos fundamentais de uma abordagem estratégica antiacesso pode auxiliar na análise das possibilidades de emprego, pela China, de “grupos de ataque” nucleados em NAe. A percepção de superioridade se aplica à superpotência dominante, mas não a outros países da região Ásia-Pacífico. Os chineses procurarão evitar interferências externas nos seus interesses e objetivos. A distância que separa Taiwan do continente é relativamente curta. Contudo, numa possível operação de projeção de poder para a tomada de ilhas, em áreas mais distantes, serão necessários NAe para garantir a superioridade aérea e fornecer apoio aéreo ao desembarque anfíbio. Neste caso, será a China que desempenhará o papel de “potência contra-antiacesso”.

A geografia da região Ásia-Pacífico favorece uma abordagem antiacesso. Do lado oriental (a nordeste, leste e sudeste), a China defronta-se com duas “cadeias de ilhas” oceânicas. A primeira destas inclui as Kurilas e o Japão, assim como

as Ryukiu, Taiwan, o norte das Filipinas e Bornéu. A segunda é principalmente composta pelos arquipélagos das Bonin, Marianas (em cuja extremidade sul localiza-se Guam) e Carolinas. Entre o Oceano Índico e o Mar do Sul da China, os estreitos de Málaca, Lombok e Sunda são de importância estratégica fundamental. Tais características geográficas evidenciam a prevalência do domínio marítimo. O emprego integrado de plataformas e sistemas nos diversos domínios, assim como a necessidade de detectar antes de ser detectado, destaca a importância da infor-

mação, da inteligência e da dissimulação. A possibilidade de empregar um Poder Naval balanceado para influenciar eventos extrínsecos é promissora.

Os fatores complementares de uma abordagem antiacesso incluem o ataque às bases regionais do adversário, assim como a preempção. Ataques sem aviso prévio, realizados por forças navais e aéreas, poderiam empregar mísseis balísticos (com ogivas convencionais) de alcance médio e intermediário lançados de terra, assim como mísseis de cruzeiro lançados por submarinos ou por aeronaves. Em tais operações, aeronaves baseadas em terra ou embarcadas em NAe desempenhariam missões de ataque (contra alvos terrestres

ou navios), defesa aérea, alarme aéreo antecipado (*Airborne Early Warning*), patrulha antissubmarino e guerra eletrônica. As exigências de desempenho e a diversificação dos meios empregados evidenciam a importância da inovação tecnológica, assim como da “sinergia interdomínios”.

A Estratégia Naval chinesa sofreu duas mudanças: da “defesa próxima à costa” para a “defesa ativa dos mares próximos” e de incremento de uma estratégia de “operações nos mares distantes”

RUMO AOS “MARES DISTANTES”

Segundo Nan Li (2012), a Estratégia Naval chinesa sofreu duas mudanças: da “defesa próxima à costa” para a “defesa ativa dos mares próximos” (meados da década de 1980) e de incremento de uma estratégia de “operações nos mares distantes” (meados da década de 2000). Fatores que contribuíram para tais mudanças incluem o papel da liderança e da experiência pessoal dos chefes navais, o endosso pela liderança política civil e a mudança de percepção do ambiente de segurança externo, assim como

a disponibilidade de recursos e tecnologia e a institucionalização da pesquisa (LI, 2012, p. 109-110).

A evolução da estratégia foi acompanhada pela evolução das capacidades e dos meios da Marinha chinesa. O esforço de modernização visa primeiramente transformar uma força naval para defesa costeira numa força capaz de operações de defesa ativa nos “mares próximos” (até a “primeira cadeia de ilhas”). Contudo, visa também lançar as bases de um Poder Naval capaz de realizar operações nos “mares distantes” (inclusive além da “segunda cadeia de ilhas”), por volta de 2020 (LI, 2012, p. 133-134).

Para tornar-se uma força naval capaz de realizar operações em áreas marítimas distantes, a Marinha da China poderá desenvolver uma capacidade regional de “águas azuis”. Em tal contexto, seus NAe poderão ser empregados na defesa aérea sobre o mar, bem como em operações ofensivas

para “atacar a retaguarda do inimigo”. Para apoiar operações navais nos “mares distantes” e atacar a retaguarda inimiga, também poderão ser empregadas aeronaves de longo alcance, baseadas em terra. Poderão ser organizados “grupos de batalha” multifuncionais para operar em diferentes ambientes, nas águas costeiras e nos mares próximos e distantes. Além de desenvolver sua capacidade de apoio logístico móvel, a Marinha chinesa também poderá buscar e garantir o acesso a instalações de apoio ou de monitoramento no exterior (LI, 2012, p. 134).

Essa segunda transição pode ser mais rápida que a primeira, pois as limitações or-

çamentárias e tecnológicas são menores do que foram no passado. Entretanto, será mais difícil justificá-la na ausência de ameaças específicas – como a de um conflito com a antiga União Soviética ou a de uma possível tentativa de independência de Taiwan. Além disso, a obtenção de NAe e de bases no exterior aparentemente contradiz a imagem de “desenvolvimento pacífico” que a China tem procurado passar. Existem ainda setores domésticos que consideram o país uma potência terrestre ou que prefeririam investir na solução de problemas internos, em lugar de desenvolver uma Marinha de “águas azuis” (LI, 2012, p. 134-135).

O governo chinês reivindica direitos de soberania sobre praticamente todo o Mar do Sul da China, baseando suas alegações numa “linha de nove traços” em forma de “U”, que cobre a maior parte da área

SOBERANIA E INTERESSES MARÍTIMOS

Apesar de ainda considerar uma possível iniciativa de independência de Taiwan a mais séria ameaça à sua unidade e à sua soberania, a China tem atualmente disputas de soberania marítima envolvendo

diversos países (CHINA, 2013). No final de 2013, o governo chinês anunciou a instituição de uma “zona de identificação de defesa aérea” – designada internacionalmente como Adiz (*Air Defense Identification Zone*) – sobre o Mar do Leste da China, a qual se superpõe com as zonas similares do Japão, da Coreia do Sul e de Taiwan. A China reivindica soberania sobre as Ilhas Diaoyu (Senkaku), atualmente administradas pelo Japão, mas também reivindicadas por Taiwan (UNITED STATES, 2014, p. 4-5).

O governo chinês reivindica direitos de soberania sobre praticamente todo o Mar do Sul da China, baseando suas alegações numa “linha de nove traços” (*nine-dash line*)

em forma de “U”, que cobre a maior parte da área. As disputas naquele mar incluem reivindicações em relação às Ilhas Paracel (China e Taiwan) e às Ilhas Spratlys (China, Vietnã, Malásia, Brunei e Filipinas). Recifes remotos vêm sendo aterrados e ampliados pelos chineses para permitir a construção de aeródromos. Os motivos de disputa envolvem o potencial de extração de petróleo e gás natural (especialmente na área das Spratlys), assim como o controle das rotas marítimas estratégicas (UNITED STATES, 2014, p. 83).

A China depende fortemente do comércio e do transporte marítimo, principalmente para importação de energia e matérias-primas. Apesar do esforço de construção de oleodutos e gasodutos ligando o país ao Cazaquistão, ao Turcomenistão, à Rússia e a Myanmar (Birmânia), mais de 90% do petróleo e cerca de metade do gás natural são importados por via marítima. Em sua quase totalidade, esse tráfego vital necessita passar pelos estreitos de Málaca, Lombok e Sunda, assim como pelo Mar do Sul da China, para chegar ao país (UNITED STATES, 2014, p. 18-19 e 84).

NAVIOS-AERÓDROMO E PROJEÇÃO DE PODER

McGrath e Cropsey (2014) argumentam que o programa de obtenção de NAe da China tem por alvo as alianças dos EUA, e não sua Marinha. Um NAe é um óbvio símbolo de prestígio, e a capacidade de operar navios desse tipo, como plataformas

de projeção de poder, é uma maneira de caracterizar uma Marinha de primeira linha. Diversos países da região Ásia-Pacífico, inclusive Índia, Austrália e Japão, operam algum tipo de “navio com capacidade de aviação”. Esses dois autores descartam a noção de que o programa chinês de NAe visa impedir que os EUA empreguem seu Poder Naval para mediar conflitos na região. Acreditam que o objetivo é fortalecer a Marinha chinesa em relação às de países com os quais a China tem disputas de soberania sobre áreas marítimas. Para isso, sua capacidade de projetar poder está sendo desenvolvida. A China não deseja

A China não deseja competir diretamente com os EUA, mas criar incerteza nos países da região quanto ao apoio norte-americano, visando, assim, ao sistema de alianças da superpotência

competir diretamente com os EUA, mas criar incerteza nos países da região quanto ao apoio norte-americano, visando, assim, ao sistema de alianças da superpotência (McGRATH; CROPSEY, 2014). Tal argumentação está alinhada com a perspectiva de emprego dos NAe chineses para influenciar eventos extrínsecos em áreas marítimas

distantes da China.

Há alguns anos, os autores Erickson e Wilson (2007) argumentavam que os recursos limitados poderiam gerar um dilema para a China: investir na construção de submarinos nucleares ou de NAe? O emprego potencial dos futuros NAe chineses estaria ligado à capacidade de apoiar missões “secundárias” nos mares periféricos da China, bem como à de complementar o emprego dos submarinos chineses. Neste caso, poderiam atuar na proteção aérea e antissubmarino das áreas de patrulha de submarinos nucleares lançadores de mísseis balísticos – caso a China viesse a

adotar um modelo de “bastião estendido” (de inspiração soviética) para o emprego de seu deterrente estratégico baseado no mar (ERICKSON; WILSON, 2007, 229-230 e 245-248).

Em artigo recente, Erickson (2014) afirma que a capacidade de operação de NAe da Marinha dos EUA pode ser considerada o “padrão-ouro” (*gold standard*), em relação ao qual se avaliam as capacidades das demais Marinhas. Em particular, a experiência das Marinhas britânica e francesa com esse tipo de navio pode servir como referência para o processo de aprendizado dos chineses. Esse autor considera que, a fim de atingir os objetivos do desenvolvimento de seus NAe, a China terá que cumprir uma série de tarefas:

- desenvolver NAe de alto desempenho, capazes de realizar operações de longa distância;

- organizar grupos de NAe e protegê-los contra ameaças de ataque aéreo, de superfície e submarino;

- desenvolver uma aviação embarcada capaz de atuar na projeção de poder;

- desenvolver um “trem” de navios de apoio logístico para apoiar desdobramentos fora de área;

- assegurar um alto índice de confiabilidade aos complexos sistemas dos navios e das aeronaves, em condições operacionais adversas;

- determinar o grau aceitável de risco nos treinamentos, enquanto a força aprende a operar no mar;

- integrar a tomada de decisões de comando, nas áreas civil e militar, a fim

de maximizar a capacidade dos grupos de NAe para responder a eventos em tempo “real” (ERICKSON, 2014).

Nos EUA, a visão do Departamento de Defesa (Pentágono) sobre o desenvolvimento da capacidade militar e de segurança da China é objeto de um relatório anual ao Congresso, preparado pelo Office of the Secretary of Defense (OSD). Segundo o relatório divulgado em maio de 2014, a entrada em serviço do primeiro NAe chinês em 2012 pode ser vista como afirmação do prestígio nacional do país, mas também exemplifica aspirações de ampliação das

As missões da Marinha para além do Pacífico Ocidental incluem: proteção das linhas de comunicação marítima contra terrorismo, pirataria ou interdição por forças estrangeiras; assistência nas calamidades; e ações de diplomacia e de deterência

capacidades de projeção de poder de suas Forças Armadas e de sua Marinha, além de Taiwan e das disputas regionais. As capacidades marítimas estendidas permitirão que a China atue na manutenção da paz internacional, na assistência humanitária em caso de desastres e na proteção das rotas marítimas (UNITED STATES, 2014, p. 22).

O relatório sugere que, como protótipo

experimental, o *Liaoning* contribuirá para o desenvolvimento da capacidade inicial de operação de um NAe capaz de atuar como núcleo de um “grupo de ataque”, cuja constituição incluirá navios de escolta e de apoio logístico. Os sucessores deste navio, equipados com catapultas e dotados de maior autonomia (possivelmente com propulsão nuclear), serão capazes de operar com aeronaves de alarme aéreo antecipado (AEW), guerra eletrônica e guerra antissubmarina, ampliando a capacidade de atuação dos grupos de ataque

na salvaguarda dos interesses da China, em áreas situadas além de sua periferia marítima (UNITED STATES, 2014, p. 36-37; ERICKSON, 2014).

Segundo o relatório do Pentágono, a Marinha chinesa tem buscado estender o alcance geográfico de suas operações para além do Pacífico Ocidental, rumo aos “mares distantes” da China. As missões da Marinha nessas áreas – nas quais os NAe desempenharão papel de relevo – podem incluir: proteção das linhas de comunicação marítima (LCM) contra terrorismo, pirataria ou interdição por forças estrangeiras; assistência humanitária e socorro nas calamidades; e ações de diplomacia naval e de deterrência regional. Também está incluído o adestramento para impedir que potências extrarregionais (como os EUA) interfiram com operações em áreas próximas à costa chinesa, em conflitos sobre Taiwan ou envolvendo disputas de soberania nos mares do Leste e do Sul da

China. A Marinha chinesa tende, assim, a se tornar um poder regional mais forte, capaz de projetar poder na região Ásia-Pacífico estendida (UNITED STATES, 2014, p. 37).

O relatório acima é referenciado por Erickson (2014), que também cita um relatório do Office of Naval Intelligence (ONI), de janeiro de 2014, afirmando que o desenvolvimento de NAe é central para a Marinha chinesa. Tais navios serviriam como deterrente contra países que criam problemas no mar, no contexto do “pivô” dos EUA para a região Ásia-Pacífico e das

disputas crescentes nos mares do Sul e do Leste da China. Erickson cita, ainda, declarações ostensivas de diversas autoridades militares e civis da China, assim como de especialistas chineses, destacando a relevância do papel dos NAe. Segundo tais declarações, os NAe chineses poderão ser usados para “exportar segurança”, apoiar regimes amigos e angariar apoio internacional. A incorporação de NAe faz parte do processo de transformação da tradicional estratégia de “defesa ativa” da Marinha chinesa para uma estratégia de guerra de manobra, na qual a integração dos meios e a informação são de importância fundamental (ERICKSON, 2014).

CONCLUSÃO

Quais as possibilidades de emprego dos NAe chineses na região Ásia-Pacífico, dentro de uma abordagem estratégica antiacesso? Uma estratégia desse tipo visa impedir o ingresso de uma força atacante superior numa área contestada, ou – se isso

não for possível – limitar sua liberdade de atuação dentro da área. É parte da “grande estratégia” de um Estado que receie ser atacado ou pressionado militarmente por um oponente mais poderoso, devendo incorporar aspectos políticos, diplomáticos e econômicos, além de militares. Pode atingir seu objetivo evitando a batalha ou até mesmo a guerra.

São elementos fundamentais, que podem indicar a conveniência de uma estratégia antiacesso: percepção da superioridade do adversário; primado da geo-

A China propugna o emprego diversificado de suas Forças Armadas para obtenção da vitória em guerras locais informatizadas. Além da questão de Taiwan, há também as diversas disputas de soberania nos mares do Leste e do Sul da China

grafia; prevalência do domínio marítimo; importância crítica da informação, da inteligência e da dissimulação; e impacto dos eventos extrínsecos. Constituem fatores complementares: ataque a bases regionais do adversário, “preempção”, inovação tecnológica e “sinergia interdomínios”. O exame destes elementos e fatores pode auxiliar na análise das possibilidades de emprego dos NAE chineses, em tempo de paz ou numa possível campanha, caso a deterrência não possa evitar um conflito.

A percepção de superioridade aplica-se aos EUA, mas não a outros países na região Ásia-Pacífico. A geografia da região, com suas duas “cadeias de ilhas”, favorece uma abordagem antiacesso e evidencia a prevalência do domínio marítimo. A informação, a inteligência e a dissimulação são de importância crítica para a obtenção de vantagem sobre o adversário. A possibilidade de empregar “grupos de ataque” nucleados em NAE para influenciar eventos extrínsecos a uma região disputada é promissora. No início de uma campanha, ataques preemptivos contra bases do adversário, situadas na região ou em seu entorno, podem fazer uso de aeronaves embarcadas em NAE ou baseadas em terra, além de submarinos e navios de superfície armados com mísseis de cruzeiro. Tais operações valorizam a inovação tecnológica e a sinergia entre as ações nos diferentes domínios.

A China propugna o emprego diversificado de suas Forças Armadas para obtenção da vitória em guerras locais informatizadas. Além da questão de Taiwan, há também as diversas disputas de soberania nos mares do Leste e do Sul da China. Por volta de 2020, a China poderá dispor de um Poder Naval capaz de atuar nos “mares distantes”, além da “segunda cadeia de ilhas”, cujos componentes incluirão vários NAE com as respectivas dotações de aeronaves, além de unidades de superfície de diferentes

tipos e submarinos com propulsão nuclear e convencional.

A China é fortemente dependente de seu comércio exterior, assim como da importação de energia (petróleo e gás) e matérias-primas por via marítima. Esse tráfego estratégico vital geralmente passa pelos estreitos de Málaca, Lombok e Sunda, assim como pelo Mar do Sul da China. Devido à distância em relação às bases aéreas situadas no território continental da China e às limitações dos aeródromos construídos em “ilhas artificiais”, o hipotético estabelecimento de uma Adiz chinesa no Mar do Sul da China – semelhante à já existente sobre o Mar do Leste da China – talvez exigisse, para sua manutenção, o emprego de aeronaves baseadas em “ilhas flutuantes” artificiais (os futuros NAE chineses).

Um NAE é um óbvio símbolo de prestígio, e os “grupos de batalha” constituem elementos fundamentais da presença norte-americana na região Ásia-Pacífico. Em períodos normais de paz ou durante as crises, os NAE chineses – ainda que de porte mais modesto – poderão ser empregados de diversas maneiras. Uma possibilidade será visar ao sistema de alianças dos EUA na região, criando incerteza entre os aliados e parceiros da superpotência. Outra será atuar na proteção das áreas de patrulha dos submarinos nucleares estratégicos chineses, segundo o conceito de “bastião estendido”. As possibilidades de emprego incluem proteção das rotas marítimas estratégicas, assistência humanitária, diplomacia naval e deterrência regional. Os futuros NAE chineses também poderão ser usados para apoiar regimes amigos e para angariar apoio internacional em favor da China.

Na Estratégia Naval chinesa, os submarinos desempenham papel fundamental, como elemento de deterrência nuclear ou como instrumento de projeção de poder

convencional (com mísseis de cruzeiro) e de negação do uso do mar. No entanto, a incorporação de NAe e de outros meios navais de superfície capazes de atuar nos “mares distantes” é parte do processo de evolução da Marinha chinesa e de transição de sua estratégia de “defesa ativa” para uma estratégia de manobra, na qual a integração dos meios e a informação terão importância fundamental.

Numa estratégia de tipo antiacesso, visando impedir intervenções na região Ásia-Pacífico por potência externa que conte com ampla superioridade, todos os meios deverão ser empregados – inclusive para reduzir sua vulnerabilidade – num esforço defensivo coordenado, constituindo uma “rede antiacesso”. Contra adversários regionais de capacidade equi-

valente ou inferior, porém, o Poder Naval chinês poderá ser empregado de acordo com as concepções clássicas da Estratégia Naval. Neste caso, a experiência anterior de outras Marinhas – principalmente a britânica e a francesa – talvez possa servir como modelo para a Marinha da China.

Os documentos e os autores examinados convergem quanto às possibilidades de emprego dos NAe chineses, com suas respectivas dotações de aeronaves, nos “mares distantes” da China, para influenciar alianças e outros fatores extrínsecos ou realizar ataques preemptivos a bases do adversário, no âmbito de uma estratégia antiacesso, bem

como para promover os interesses nacionais chineses, proteger as rotas marítimas estratégicas, atuar na deterrência regional ou projetar poder contra adversários regionais. Não é significativa a probabilidade de ocorrer um embate entre forças de NAe na região Ásia-Pacífico. Ainda assim, a ascensão da China como potência marítima possuidora de um Poder Naval diversificado, capaz de atuar em “águas azuis”, se apresenta como uma perspectiva concreta,

resultante de decisão política superior e apoiada na disponibilidade de recursos orçamentários e tecnologia. A Marinha chinesa tem um longo caminho a percorrer nessa direção, mas os primeiros passos já foram dados e o ritmo do processo vem sendo mantido.

**A ascensão da China
como potência marítima
possuidora de um Poder
Naval diversificado, capaz
de atuar em “águas azuis”,
se apresenta como uma
perspectiva concreta,
resultante de decisão
política superior e apoiada
na disponibilidade de
recursos orçamentários e
tecnologia**

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ÁREAS>; China; Marinha da China; Estratégia naval da China; Política da China;

BIBLIOGRAFIA

- BOEING F/A-18E/F Super Hornet – *Wikipedia, the free encyclopedia*. Disponível em <http://en.wikipedia.org/wiki/Boeing_F/A-18E/F_Super_Hornet>. Acesso em 21 fev. 2015.
- CHAN, Minnie. Mission impossible; How one man bought China its first aircraft carrier. *South China Morning Post*, 18 Jan. 2015. Disponibilizado em <<http://www.scmp.com/print/news/China/article/1681710/sea-trials-how-one-man-bought-china-its-aircraft-carrier>>. Acesso em 23 jan. 2015.
- CHINA. Xinhuanet.Com. *China Defense White Paper 2013: The Diversified Employment of China's Armed Forces*. Documento disponível em <http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-04/16/c_132312681_2.htm>. Acesso em 27 mar. 2014.
- ERICKSON, Andrew J.; WILSON, Andrew R. “China's Aircraft Carrier Dilemma”. In: *China's Future Nuclear Submarine Force*. Annapolis: Naval Institute Press/China Maritime Studies Institute, 2007, p. 229-269.
- ERICKSON, Andrew J. “China's Development of Carrier Strike”. *IHS Jane's Navy International*, London, v. 119, n. 6, p. 24-31, July/August 2014.
- FRIEDMAN, Norman. *Carrier Air Power*. New York: Rutledge, 1981.
- LI, Nan. “The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: From ‘Near Coast’ and ‘Near Seas’ to ‘Far Seas’.” In: *China International Strategy Review 2012*. Beijing: Foreign Languages Press, 2012, p. 109-140.
- LIAONING – The Propulsion Problem. *Global Security*, 25 July 2013. Disponível em: <<http://www.globalsecurity.org/military/world/china/liaoning-engine.htm>>. Acesso em 29 nov. 2014.
- MANVELL, Jr., J. Talbot. “Better Big and B(u)y the dozen”. *USNI Proceedings*, Annapolis, v. 132 n. 1, p. 22-25, January 2006.
- McGRATH, Brian; CROSEY, Seth. “The Real Reason China Wants Aircraft Carriers”. *The Real Clear Defense*, 15 April 2014. Artigo disponibilizado em: <http://www.realcleardefense.com/articles/2014/04/16/the_real_reason_China_wants_aircraft_carriers>. Acesso em 27 abr. 2014.
- PESCE, Eduardo Italo. “Navios-aeródromo: tendências atuais”. *Segurança & Defesa*, Rio de Janeiro, v. 30, n. 113, p. 36-50, [jan./mar.] 2014.
- RUBEL, Robert C. A Theory of Naval Air Power. *Naval War College Review*, Newport, v. 67, n. 3, p. 63-80, summer 2014. Edição digital completa disponibilizada em: <<http://www.usnwc.edu/getattachment/ad629041-432c-4579-aa05-8f8934da9c73/A-Theory-of-Naval-Airpower.aspx>>. Acesso em 20 jun. 2014.
- TANGREDI, Sam J. *Anti-Access Warfare: Countering A2/AD Strategies*. Annapolis: Naval Institute Press, 2013.
- UNITED STATES OF AMERICA. Department of Defense. *Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2014*. Washington, 24 April 2014. Documento disponível em: <http://www.defense.gov/pubs/2014_DoD_China_Report.pdf>. Acesso em 22 nov. 2014.
- _____. *U.S. Navy Fact Sheet: F/A-18 Hornet strike fighter*. Disponível em <<http://www.navy.mil/navydata/>>. Acesso em 21 fev. 2015.
- WERTHEIM, Eric (Ed.). *The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World*, 16th Ed. – Their Ships, Aircraft, and Systems. Annapolis: Naval Institute Press, 2013.
- YEO, Mike. Chinese Carrier Fighter Now in Serial Production – *USNI News*, 10 Nov. 2014. Disponível em <<http://news.usni.org/2014/11/10/chinese-carrier-fighter-now-serial-production>>. Acesso em 11 nov. 2014.



Laurindo Pitta

O navio que continua a todo vapor

Mais de cem anos em atividade e participação na Primeira Guerra Mundial marcam a trajetória deste navio.

Construído em 1910, e após um longo período de prestação de serviços à Marinha do Brasil, o Rebocador *Laurindo Pitta* segue sua história realizando passeios pela Baía de Guanabara.

A bordo, os passageiros podem visitar a exposição "A participação da Marinha na Primeira Guerra Mundial" e desfrutar de um agradável passeio guiado que mostra pontos turísticos e históricos durante o trajeto pela Baía de Guanabara.

O passeio tem duração de 1h20 e disponibiliza 90 lugares.

Saídas de quinta a domingo do Museu Naval, nos horários 13h15 e 15h15

A bilheteria abre às 11h

Rua Dom Manuel, 15 - Praça XV - Rio de Janeiro

Agendamentos para grupos: agendamento@dphdm.mar.mil.br

Informações e agendamentos: (21) 2532-5992 / 2233-9165

www.dphdm.mar.mil.br