

A MARINHA DO BRASIL NO CONTEXTO ESTRATÉGICO DO HEMISFÉRIO SUL^(*)

EDUARDO ITALO PESCE
Professor^(**)

SUMÁRIO

Introdução
Considerações geopolíticas
Do Atlântico Sul ao Hemisfério Sul
Ampliação do alcance geográfico
Uma Marinha para o Hemisfério Sul
Poder Marítimo e visão meridional
Renovação e ampliação do Poder Naval brasileiro
Limitações à renovação dos meios
Conclusão

INTRODUÇÃO

Por ter mais de 70% de sua superfície coberta pelos oceanos, nosso mundo bem poderia ser chamado de “Planeta Água”. A distribuição desigual das terras pelos hemisférios caracteriza a existência

de um “hemisfério de terra” ao Norte e de um “hemisfério de água” ao Sul. O Brasil já é a maior potência do Hemisfério Sul, e o aumento de sua projeção internacional, além do nível regional, tende a consolidar tal posição, assim como a enfatizar sua maritimidade.

(*) Trabalho submetido à *Revista Marítima Brasileira* em setembro de 2012.

(**) Especialista em Relações Internacionais, professor no Centro de Produção da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Cepuerj), colaborador permanente do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Escola de Guerra Naval (Cepe/EGN) e colaborador assíduo da *RMB*.

Atualmente, nosso país constitui o “elo fraco” entre as potências emergentes, que formam o grupo denominado Brics (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul). Os demais integrantes deste grupo estão, há algum tempo, investindo na ampliação de sua capacidade militar. Durante a última década, o Governo brasileiro elaborou diversos documentos de planejamento para a reestruturação da Defesa Nacional. Entretanto, os recursos para o setor permanecem escassos.

Em julho de 2012, o Ministério da Defesa apresentou ao Senado Federal o novo Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN)¹, bem como as atualizações da Política Nacional de Defesa (PND)² e da Estratégia Nacional de Defesa (END)³. A revisão destes três documentos, a cada quatro anos, está prevista na Lei Complementar nº 136, de 26/8/2010, a qual alterou a Lei Complementar nº 97, de 9/6/1999, que dispõe sobre a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas⁴.

O presente trabalho procura examinar a situação atual e a possível evolução do

Poder Naval brasileiro no contexto estratégico do Hemisfério Sul, dentro do horizonte temporal previsto para execução do Plano de Articulação e Equipamento da Marinha do Brasil (Paemb), cujos projetos abrangem o período 2009-47⁵. O texto baseia-se em fontes e bibliografia ostensivas, sendo as opiniões de caráter estritamente pessoal.

CONSIDERAÇÕES GEOPOLÍTICAS

Os mares e oceanos cobrem 71% da superfície do planeta, enquanto que as massas terrestres somam apenas 29%. No Hemisfério Norte, as massas continentais correspondem a 60% da superfície, e os mares e oceanos a 40%. No Hemisfério Sul, ao contrário, a água corresponde a 81% da superfície, e as terras a somente 19%. Nas terras emersas deste hemisfério, habitam cerca de 10% da população mundial⁶.

Em nosso planeta, portanto, está nitidamente caracterizada a existência de um “hemisfério de terra” e um “hemisfério de água”. Na realidade, o “polo” deste hemisfério aquático não está exatamente situado

1 Cf. Ministério da Defesa, *Livro Branco de Defesa Nacional* (Brasília, 2012). Apresentado ao Senado Federal em 17/7/2012 e disponibilizado em <http://www.defesa.gov.br/>. Último acesso em 28/7/2012. Cf. também Presidência da República, *Decreto nº 7.438, de 11/2/2011* – Estabelece princípios e diretrizes para criação e elaboração do Livro Branco de Defesa Nacional, institui Grupo de Trabalho Interministerial com o objetivo de elaborar estudos sobre temas pertinentes àquele Livro e dá outras providências (Brasília, 11 fev. 2011).

2 Cf. Ministério da Defesa, *Política Nacional de Defesa* (PND) – Revisão da política aprovada pelo *Decreto nº 5.484, de 30/6/2005*. Minuta do texto apresentada ao Senado Federal em 17/7/2012 e disponibilizada em <http://www.defesa.gov.br/>. Acesso em 25/7/2012.

3 Cf. Ministério da Defesa, *Estratégia Nacional de Defesa* (END) – Revisão da estratégia aprovada pelo *Decreto nº 6.703, de 18/12/2008*. Minuta do texto apresentada ao Senado Federal em 17/7/2012 e disponibilizada em <http://www.defesa.gov.br/>. Acesso em 25/7/2012.

4 Cf. Congresso Nacional, *Lei Complementar nº 97, de 9/6/1999* – Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas (Brasília, 9 jun. 1999). Alterada pela *Lei Complementar nº 117, de 2/9/2004*, e pela *Lei Complementar nº 136, de 25/8/2010*.

5 Cf. Ministério da Defesa, LBDN, Op. cit., pp. 193-196. Cf. também Eduardo Italo Pesce, “Plano de Articulação e Equipamento da Marinha do Brasil (Paemb) 2010-2030: Perspectivas”, *Revista Marítima Brasileira* 130 (04/06): 73-88 – Rio de Janeiro, abr./jun. 2010. Cf. ainda Rodolfo Henrique Sabóia, *Programa de Obtenção de Meios de Superfície* (Prosuper) – Perspectivas para a indústria nacional. Palestra proferida em 25/10/2011. Cópia da apresentação disponibilizada em <http://www.camara.org.br/Arquivo/Download/Upload/442.pdf>. Acesso em 20/2/2012.

6 Cf. “Hemisfério Sul” – *Wikipédia, a enciclopédia livre*. Texto em português disponibilizado em http://pt.wikipedia.org/wiki/Hemisfério_sul. Acesso em 10/8/2012.

no Polo Sul, mas na posição 47°13'S/178°28'E, conforme mostra a Figura nº 1. A latitude e a longitude de tal ponto o colocam ao sul do Oceano Pacífico, logo abaixo da Nova Zelândia⁷.

Figura nº 1: Hemisfério de água



FONTE: [http://pt.wikipedia.org/Hemisfério de água](http://pt.wikipedia.org/Hemisfério_de_água)

No passado, como a concentração de terras e de população era maior no Hemisfério Norte, foi natural que a maior parte das civilizações antigas (todas, exceto o Império Inca) aí tivesse se desenvolvido. Mas por que foram os eurásianos (a Europa é uma península da Eurásia) que conquistaram o mundo, e não os africanos ou os ameríndios? Por que o contraste entre o Norte rico e desenvolvido e o Sul pobre e subdesenvolvido, que (em parte) persiste até hoje?

No prólogo de seu livro *Armas, Germes e Aço*, ganhador do Prêmio Pulitzer de 1998, o biólogo norte-americano Jared Diamond assim resume sua tese inovadora:

“A história seguiu diferentes rumos para os diferentes povos devido às diferenças entre os ambientes em que viviam e não devido a diferenças biológicas entre os povos”⁸.

A geografia, portanto, teria exercido papel fundamental para moldar a história dos continentes. Além da concentração das massas terrestres e da população no Hemisfério Norte, a posição relativa dos vários continentes também teve influência decisiva. As terras da Eurásia distribuem-se no sentido leste-oeste, e tal fato possibilitou comunicação fácil entre regiões situadas na mesma latitude, favorecendo a disseminação das culturas agrícolas e das inovações tecnológicas⁹.

A dominação de alguns povos sobre outros estaria fundamentada na sua superioridade militar (armas) e tecnológica (aço), assim como na sua maior imunidade a doenças epidêmicas (germes). Estes fatores fundamentais, associados a outros, permitiram que sociedades “civilizadas” de agricultores, artesãos e guerreiros conquistassem ou dizimassem sociedades “primitivas” de caçadores e coletores¹⁰.

A forma desigual pela qual a riqueza e o poder estão distribuídos no mundo atual resulta da expansão europeia, ocorrida entre os séculos XVI e XIX. Isso não impediu que, nos últimos dois séculos, diversos atores não europeus, situados no Hemisfério Norte, atingissem posição de destaque no cenário mundial. A maioria dos países do Hemisfério Sul ocupa ainda uma posição periférica. Entretanto, tal realidade poderá se alterar em futuro não muito distante.

Em termos comparativos, o Brasil e a América do Sul têm sido pouco atuantes na política internacional, ocupando posição

7 Cf. “Hemisfério de água” – *Wikipédia, a enciclopédia livre*. Texto em português disponibilizado em [http://pt.wikipedia.org/wiki/Hemisfério de água](http://pt.wikipedia.org/wiki/Hemisfério_de_água). Acesso em 10/8/2012.

8 Jared Diamond, *Armas, Germes e Aço: Os destinos das sociedades humanas* (Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2011), p. 25. Citação com aspas no original.

9 Cf. Diamond, Op. cit., pp. 13-32 et passim.

10 *Ibidem*.

periférica e subordinada no sistema mundial de distribuição do poder¹¹. O Atlântico Sul foi rota obrigatória rumo ao Índico e ao Pacífico, até ter sua importância reduzida pela abertura dos canais de Suez (1869) e do Panamá (1914), que concentraram o fluxo do comércio marítimo ocidental no Mediterrâneo e no Atlântico Norte, respectivamente¹².

Embora a economia mundial respire por via marítima, predominou no Brasil, durante o século XX, uma visão estratégica eminentemente continental. A expressão máxima dessa visão foi, sem dúvida, a transferência da capital para o Planalto Central, afastando-a do litoral. Em 1955, um grande jornal brasileiro afirmava em editorial: “O Brasil não pode continuar de costas para o interior, preocupado sobretudo com a civilização litorânea”¹³.

Para que, no século XXI, nosso país possa consolidar sua posição como maior potência marítima do Hemisfério Sul, a revalorização de sua maritimidade é indispensável. O crescimento econômico e o aumento da projeção internacional do Brasil vêm ampliando os interesses nacionais além do âmbito meramente regional. Num ambiente mundial marcado pela insegurança e pela incerteza, o velho argumento de que este é “um país amante da paz, que não possui inimigo” não mais se justifica.

DO ATLÂNTICO SUL AO HEMISFÉRIO SUL

De acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre Direito Do Mar, nosso Mar Territorial (MT) tem uma largura de 12 milhas marítimas a partir da linha-base da costa, ao longo dos 7.491 km do litoral brasileiro. A Zona Contígua (ZC) compreende outras 12 milhas marítimas, e a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) mais 176 milhas marítimas de largura. O limite

externo desta situa-se, portanto, a 200 milhas marítimas da costa.

O Brasil apresentou solicitação à Comissão de Limites da Organização das Nações Unidas (ONU) para aumento de sua ZEE, a fim de incluir uma Extensão da Plataforma Continental (EPC) até um limite máximo de 350 milhas marítimas a partir da

costa – o que permitirá ampliar a área das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) de 3,5 milhões de km² para um total de 4,5 milhões de km². Essa extensa área marítima é denominada “Amazônia Azul” pela Marinha do Brasil.

Além disso, há também a área de responsabilidade atribuída ao Brasil para fins de busca, salvamento e resgate (SAR), que totaliza 15,3 milhões de km², estendendo-se a uma distância de até 1.900 milhas marítimas da costa mais próxima. Como comparação, a superfície total do território

Para que, no século XXI, nosso país possa consolidar sua posição como maior potência marítima do Hemisfério Sul, a revalorização de sua maritimidade é indispensável

11 Cf. Eduardo Italo Pesce, “Posicionamento geoestratégico do Brasil na América do Sul: uma reflexão realista”, *Revista Marítima Brasileira* 131 (10/12): 65-72 – Rio de Janeiro, out./dez. 2011.

12 Cf. Eduardo Italo Pesce, “Além da Amazônia Azul: Projeção estratégica do Brasil no Atlântico Sul”, *Revista Marítima Brasileira* 132 (01/03): 86-95 – Rio de Janeiro, jan./mar. 2012.

13 Editorial de *O Globo* de 21/12/1955. Apud. “Há 50 anos – Senado não se vê no Planalto Central”, *O Globo*, Rio de Janeiro, 21/12/2005, p. 7 (Segundo Caderno).

rio nacional é de 8,5 milhões de km², e as florestas tropicais brasileiras (que constituem a “Amazônia Verde”) abrangem 5,5 milhões de km².¹⁴

O total estimado das reservas de petróleo recuperáveis (pós-sal e pré-sal) da Plataforma Continental brasileira é de 30 a 100 bilhões de barris. Pelo menos 83% do petróleo que produzimos são extraídos do mar, e quase todo o petróleo (inclusive derivados) que importamos passa pelo mar. Em 2008, o comércio exterior brasileiro era estimado em US\$ 370 bilhões, dos quais 95% transportados por via marítima, a um custo de US\$ 12 bilhões¹⁵.

O aumento da produção de petróleo do Brasil e dos países da África Ocidental – em boa parte proveniente da Plataforma Continental – vem elevando a importância estratégica do Atlântico Sul

para as potências ocidentais. Isso poderia resultar numa militarização forçada deste oceano – pelo aumento da presença naval ocidental em suas águas ou pela instalação de bases em países da área. A África está voltando a ser palco de disputas de interesse entre grandes potências.

A água é outro recurso essencial, cujo suprimento se tornará crítico nas próximas décadas. O Brasil possui os maiores mananciais de água doce do planeta, concentrados na Amazônia e no Aquífero Guarani. Além

disso, não podemos nos esquecer do potencial dos recursos naturais da Antártica, cuja exploração econômica está atualmente “congelada” por tratado internacional¹⁶.

Os interesses marítimos do Brasil não estão limitados à área vital, constituída pela “Amazônia Azul”. A área primária de influência do Poder Naval brasileiro abrange todo o Atlântico Sul, entre a América do Sul e a África, bem como parte do Oceano Antártico. A área secundária, por sua vez, inclui o Mar do Caribe e parte do Pacífico Sul, nas proximidades do litoral sul-americano¹⁷.

É essencial que o Brasil disponha de meios diversificados para exercer a vigilância e a defesa da “Amazônia Azul”, além de manter a segurança das linhas marítimas de comunicação. Cada vez mais nosso país necessitará de uma ver-

dadeira Marinha oceânica, capaz de operar em toda a extensão do Atlântico Sul, assim como em outros oceanos¹⁸.

É desejável que os meios flutuantes que compõem uma Marinha de porte médio, que disponha de recursos financeiros limitados, como ainda é o caso da Marinha do Brasil, sejam caracterizados pela versatilidade, simplicidade e robustez, assim como por um custo de operação compatível com a realidade orçamentária. Tais considerações – igualmente válidas para os meios aéreos e de fuzileiros

Para justificar a ampliação da capacidade oceânica de uma Marinha, é preciso que suas unidades – mesmo com limitações – efetivamente operem no exterior, na defesa dos interesses nacionais

14 Cf. Eduardo Italo Pesce & Mário Roberto Vaz Carneiro, “A adequação da aviação de patrulha”, *Segurança & Defesa* 24 (92): 4-10 – Rio de Janeiro, [jul./set.] 2008. Cf. também Pesce, “Além da Amazônia Azul”, Op. cit.

15 Cf. Pesce, “Além da Amazônia Azul”, Op. cit.

16 Cf. Eduardo Italo Pesce, “Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul”, *Revista Marítima Brasileira* 127 (4/6): 135-151 – Rio de Janeiro, abr./jun. 2007.

17 Cf. Pesce, “Paemb 2010-2030: Perspectivas”, Op. cit.

18 Cf. Pesce, “Além da Amazônia Azul”, Op. cit.

navais – devem condicionar o planejamento para o preparo do Poder Naval¹⁹.

Para justificar a ampliação da capacidade oceânica de uma Marinha, é preciso que suas unidades – mesmo com limitações – efetivamente operem no exterior, na defesa dos interesses nacionais. A Marinha do Brasil, que já dispõe de certo número de unidades com capacidade oceânica, vem operando, com frequência cada vez maior, em águas distantes do litoral brasileiro, reunindo as condições necessárias para tornar-se uma verdadeira Marinha oceânica em meados deste século.

AMPLIAÇÃO DO ALCANCE GEOGRÁFICO

O contra-almirante britânico J. R. Hill definiu o alcance geográfico (o termo empregado em inglês é *reach*) de uma força naval como a distância, a partir das próprias bases, em que as operações dessa força poderiam ser realizadas. O alcance geográfico seria função não só do interesse envolvido, mas do tipo e do nível da operação, assim como da sustentabilidade (*sustainability*)²⁰.

No caso de potências médias, como ainda é o Brasil, os interesses marítimos vitais raramente se estendem além dos limites da ZEE e da Plataforma Continental, e suas Marinhas geralmente têm alcance geográfico limitado. A ampliação deste poderá resultar de um aumento dos interesses ou de novas necessidades, devido ao tipo ou ao nível das operações previstas²¹. Tal processo encontra-se em andamento no Brasil e deve definir o futuro de sua Marinha.

Além da produção petrolífera da Plataforma Continental, o potencial de mineração do leito marinho, a pesca e o transporte marítimo são de importância fundamental para o Brasil. As rotas marítimas de nosso interesse imediato são a da América do Sul, com ramificações para o Pacífico, a América do Norte e a Europa, e as da África Ocidental e do Cabo da Boa Esperança. Nossos interesses comerciais já incluem países como China, Índia, Japão, Coreia do Sul e Indonésia²².

Desde 2004, o componente brasileiro da Missão das Nações Unidas para Estabilização do Haiti (Minustah) inclui um Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais (GptOpFuz-Nav). No litoral do Líbano, a Força-Tarefa Marítima da Unifil (UN Interim Force in Lebanon) é comandada, desde o início de 2011, por um oficial-general da Marinha do Brasil. A partir de outubro do mesmo ano, foi incluída uma fragata brasileira da classe *Niterói* em sistema de rodízio²³.

A pirataria é uma grave ameaça ao uso pacífico dos mares, que vem tornando necessário o emprego de forças navais. No Atlântico Sul, até hoje só foram confirmados ataques a navios no litoral de países africanos situados no Golfo da Guiné. Nos últimos anos, a maioria dos casos tem ocorrido no Oceano Índico, na região conhecida como “Chifre da África” (Golfo de Áden e litoral da Somália). Entretanto, é possível que tal quadro venha a se alterar no futuro²⁴.

Não há, no momento, notícia sobre a existência de uma rede internacional de pirataria capaz de justificar receios de que a intensificação das atividades de repressão no Oceano Índico resultasse numa “migração” de piratas

19 Cf. Pesce, “Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul”, Op. cit.

20 Cf. J. R. Hill, *Maritime Strategy for Medium Powers* (Annapolis: Naval Institute Press, 1986), pp. 149-153.

21 Ibidem, pp. 151-152.

22 Cf. Pesce, “Além da Amazônia Azul”, Op. cit.

23 Ibidem. Cf. também Eduardo Ítalo Pesce, “Considerações sobre o Prosuper”, *Segurança & Defesa* 28 (104): 12-20 – Rio de Janeiro, [out./dez.] 2011.

24 Cf. Pesce, “Além da Amazônia Azul”, Op. cit.

para o Atlântico Sul, com possibilidade de chegar às costas brasileiras²⁵. Isso, porém, não invalida a adoção de medidas preventivas de segurança, como as previstas no International Ship and Port Facility Security Code (mais conhecido como ISPS Code)²⁶.

Nosso país deve envidar esforços em favor da constituição de uma “parceria marítima regional do Atlântico Sul”, envolvendo as Marinhas de ambos os lados deste oceano. Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai integram atualmente a Coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul (Camas). A interrupção de atividades marítimas vitais causaria sérios danos à economia dos países da região, e a efetiva proteção de tais atividades exigirá a adoção de soluções cooperativas²⁷.

Em 1986, foi estabelecida, pela Assembleia-Geral da ONU a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZPCAS), a fim de incrementar a cooperação pacífica entre os países da região. Tal perspectiva poderia levar à estruturação de uma bacia econômica do Atlântico Sul e (futuramente) a uma nova regionalização do espaço mundial, pela articulação de cinco grandes bacias econômicas: Atlântico Sul, Atlântico Norte, Pacífico Norte, Pacífico Sul e Índico²⁸.

UMA MARINHA PARA O HEMISFÉRIO SUL

Embora ainda conte com meios limitados, a Marinha do Brasil já possui visão estratégica mundial, que ultrapassa

o âmbito puramente regional. Em função da ampliação dos interesses marítimos brasileiros, nossa Marinha poderá evoluir no sentido de tornar-se uma força naval oceânica capaz de ser empregada na defesa dos interesses nacionais em águas distantes.

As duas áreas marítimas com que se defronta o litoral brasileiro têm características geopolíticas dissimilares. A área marítima setentrional (ao norte de Natal) defronta-se com o Atlântico Norte e a extremidade sudeste do Caribe, situados no Hemisfério Norte, enquanto que a área meridional (ao sul de Natal) está voltada para o Atlântico Sul e o Hemisfério Sul.

Ao norte, localizam-se os Estados Unidos e a Europa, que possuem Marinhas capazes de garantir a proteção do tráfego marítimo e demais atividades econômicas ligadas ao mar contra o terrorismo, a pirataria ou quaisquer outras ameaças. Por isso, a atuação do Poder Naval brasileiro naquela área poderia – pelo menos inicialmente – ter foco mais local. Ao sul de Natal, porém, a Marinha do Brasil poderia vir a exercer o papel de protagonista, em nível regional e (futuramente) global²⁹.

Segundo tais pressupostos, ao norte de Natal-Dacar poderia ser criada uma segunda Esquadra, cuja composição inicial enfatizaria os submarinos (com propulsão convencional e nuclear) e as forças ligeiras de superfície. Apoiada por aviação baseada em terra, aquela Esquadra atuaria principalmente na defesa aproximada e distante da foz do Amazonas e do litoral norte do Brasil.

25 Cf. Danilo Fariello, “Governo compra três navios britânicos para reforçar Marinha e defender pré-sal”, *O Globo*, Rio de Janeiro, 8/7/2012, p. 33 (Economia).

26 Cf. Pesce, “Além da Amazônia Azul”, Op. cit.

27 *Ibidem*.

28 Cf. Eli Alves Penha, *Relações Brasil-África e Geopolítica do Atlântico Sul* (Salvador: EDUFBA, 2011), pp. 217-228. Cf. também André Roberto Martin, “Qual é o nosso bloco? O Brasil procura o seu lugar no mundo”. In: SCARLATO, Francisco Capuano et al. (Org.). *Globalização e espaço latino-americano* (São Paulo: Hucitec/Anpur, 1993), pp. 117 et seq.

29 Cf. Eduardo Italo Pesce, “Uma Marinha para o Hemisfério Sul”, *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 18, 19 e 20/10/2008, p. 2 (Opinião).

Na defesa da soberania e dos interesses brasileiros ao sul de Natal-Dacar, deveria atuar uma Esquadra balanceada, nucleada em um ou mais navios-aeródromo (NAe)* e integrada por navios de combate de superfície, submarinos de propulsão nuclear e convencional e uma força anfíbia adequada, além dos indispensáveis navios de apoio logístico móvel³⁰.

Os pressupostos acima divergem ligeiramente dos adotados pelo Paemb, que visualiza uma composição mais balanceada para ambas as Esquadras. Contudo, a possível duplicação do núcleo operativo do Poder Naval brasileiro, prevista na END e no Paemb, é uma perspectiva de longo prazo, cuja materialização está condicionada à disponibilidade de recursos orçamentários³¹. No médio prazo, a adoção de soluções de menor custo merece ser considerada.

Nossa principal esquadra deve ter como área de operações o Atlântico Sul meridional. Apesar da importância do Canal do Panamá e dos portos do litoral sul-americano do Pacífico, é principalmente pelo Atlântico Sul que passam as rotas que conduzem as exportações brasileiras aos mercados

consumidores da Ásia Meridional e do Extremo Oriente.

A garantia da proteção do tráfego marítimo entre o Brasil e o Oriente tornará necessário constituir parcerias estratégicas com países como África do Sul, Índia, Indonésia, Austrália, China, Japão e Coreia do Sul. Com exceção da China, do Japão e da Coreia do Sul, todos se defrontam com o Hemisfério Sul ou nele se localizam. Estes países estão modernizando e expandindo suas Marinhas de Guerra e Mercantes, e o nosso deve fazer o mesmo³².

O custo do transporte marítimo entre o Brasil e os países do Oriente, pela “rota das Índias”, poderia ser bastante reduzido pela associação entre armadores mercantes brasileiros e daqueles países. Historicamente, o citado custo foi sempre elevado, nas rotas que percorrem o Hemisfério Sul, devido à ausência de economia de escala e à hegemonia

dos armadores tradicionais³³. A quebra deste paradigma favorecerá a integração das grandes bacias econômicas mundiais³⁴.

A fim de viabilizar esta integração, o Brasil e os demais países interessados poderiam recorrer a soluções complementares, como a construção de corredores ferrovi-

O custo foi sempre elevado, nas rotas que percorrem o Hemisfério Sul, devido à ausência de economia de escala e à hegemonia dos armadores tradicionais. A quebra deste paradigma favorecerá a integração das grandes bacias econômicas mundiais

* N.R.: Grafia do plural “navios-aeródromos”, de acordo com o Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguesa. Pessoalmente, este autor prefere a forma “navios-aeródromo”.

30 *Ibidem*.

31 Cf. Eduardo Italo Pesce, “Articulação do Poder Naval brasileiro: dúvidas e comentários”, *Revista Marítima Brasileira* 130 (10/12): 50-61 – Rio de Janeiro, out./dez. 2010. Cf. também Ministério da Defesa, END 2012, Op. cit., pp. 12 e 32.

32 Cf. Pesce, “Uma Marinha para o Hemisfério Sul”, Op. cit.

33 *Ibidem*.

34 Cf. Penha, Op. cit., pp. 117-228.

ários interoceânicos, ligando o Atlântico Sul ao Pacífico (Santos-Arica) e ao Índico (Luanda-Beira)³⁵. Iniciativas como esta de modo algum reduziriam a importância crítica do Poder Marítimo – nem a necessidade de investir no desenvolvimento e na ampliação de seus componentes.

PODER MARÍTIMO E VISÃO MERIDIONAL

Nas próximas décadas, a expansão dos interesses econômicos e de segurança do Brasil deverá, cada vez mais, aumentar a importância de seu Poder Marítimo. Para consolidar a posição de nosso país no mundo e no Hemisfério Sul, a maritimidade brasileira, historicamente associada ao “atlantismo”, deverá evoluir rumo ao “meridionalismo”. Este último pode ser definido como “uma maneira de entender os problemas do mundo com os olhos do Sul”³⁶.

O Poder Naval é, ao mesmo tempo, componente marítimo do Poder Militar e componente militar do Poder Marítimo, cabendo-lhe dar segurança aos demais componentes deste poder. A missão de garantir a segurança das atividades de uso econômico dos mares, no Hemisfério Sul, excede a capacidade isolada de qualquer país. As principais potências marítimas aí situadas devem unir-se para viabilizar o cumprimento dessa missão, evitando, assim, ingerência indevida de outros países³⁷.

Sendo o Hemisfério Sul, na prática, o “hemisfério de água” do nosso planeta, quaisquer conflitos armados entre grandes potências pela posse de recursos situados nesse hemisfério teriam caráter predominantemente marítimo. Ao sul do Equador, os possíveis conflitos terrestres seriam de âmbito local ou

regional, podendo estar inseridos no contexto maior de um conflito marítimo.

Tal particularidade deve (ou deveria) se refletir na composição das Forças Armadas das principais potências do Hemisfério Sul (situadas neste hemisfério ou voltadas para ele). O grupo de países denominado Ibas (Índia, Brasil e África do Sul) reúne três dos cinco integrantes do Brics. Os três têm longos litorais, mas também possuem fronteiras terrestres com outros países. Indonésia e Austrália, ao contrário, são países insulares.

Ao contrário de China e Rússia, que são países indiscutivelmente “setentrionais”, os três integrantes do grupo Ibas podem ser considerados “meridionais”. Apesar de estar no Hemisfério Norte, a Índia está voltada para o Hemisfério Sul. Quase todo o Brasil situa-se ao sul do equador, assim como toda a África do Sul. De modo análogo, o arquipélago que forma a Indonésia é cortado pela linha do equador, enquanto o continente da Austrália situa-se abaixo desta.

Índia, Brasil, África do Sul, Indonésia e Austrália são as cinco maiores potências do Hemisfério Sul. Estes países são potências marítimas emergentes, cujos interesses nacionais estão, em larga medida, ligados ao mar. Embora a Indonésia possua uma força naval numerosa, as Marinhas da Índia, do Brasil e da Austrália dispõem de número significativo de unidades com capacidade oceânica, muitas das quais construídas em estaleiros locais.

Para complementar suas atuais unidades, a Marinha indiana está construindo um submarino de propulsão nuclear e dois navios-aeródromo (NAe), além de modernos navios de superfície³⁸. A Marinha Real australiana, constituída por submarinos

35 Cf. Eli Alves Penha, “A fronteira oriental brasileira e os desafios da segurança regional no Atlântico Sul”, *Revista da Escola de Guerra Naval* 18 (01): 113-134 – Rio de Janeiro, jan./jun. 2012.

36 Martin, Op. cit., p.117. Apud. Penha, *Relações Brasil-África e Geopolítica do Atlântico Sul*, Op. cit., p. 226.

37 Cf. Pesce, “Além da Amazônia Azul”, Op. cit.

38 Cf. Indian Navy – Sítio oficial em <http://indiannavy.nic.in/>. Último acesso em 10/8/2012.

e unidades de superfície com capacidade oceânica, está ampliando sua capacidade anfíbia com dois navios de propósitos múltiplos (NPM) do tipo LHD, dotados de convés de voo para helicópteros e doca para embarcações de desembarque³⁹.

Fora do âmbito da América Latina, a Marinha do Brasil tem ampliado sua cooperação com as Marinhas de diversos países, inclusive auxiliando na formação de seu pessoal militar. Após a independência da Namíbia, nossa Marinha orientou a organização da força naval daquele país e, atualmente, realiza no Brasil a formação dos oficiais e praças namibianos. Outra forma de cooperação naval é a realização de exercícios binacionais e multinacionais.

No período 2010-2012, podemos destacar entre os exercícios multinacionais dos quais participou nossa Marinha: Ibsamar II (Brasil, Índia e África do Sul), no litoral sul-africano, visando à ação de presença e ao estreitamento dos laços de amizade; e África 2010 (Brasil, Namíbia, Angola, São Tomé e Príncipe, Nigéria e Gana), na costa ocidental da África, visando à ação de presença, ao adestramento, à cooperação e ao estreitamento dos laços de amizade⁴⁰.

É necessário ampliar nossa cooperação com Marinhas de países do Índico e do Pacífico. A cooperação naval Brasil-Índia deve ser intensificada. Por sua tradição de profissionalismo e pela relevância estratégica da Austrália, a Marinha Real australiana também deve ser objeto de atenção. Além da passagem marítima entre o Índico e o Pacífico (Estreito de Málaca), as rotas que ligam a Austrália ao litoral sul-americano do Pacífico têm importância estratégica crescente para o Brasil.

As passagens marítimas que ligam o Atlântico Sul ao Pacífico (Estreito de Magalhães e Passagem de Drake) e ao Índico (Cabo da Boa Esperança) são essenciais para o Brasil. Nossa cooperação naval com o Chile e o Peru, principais potências marítimas sul-americanas do Pacífico, deve ser ampliada a um nível semelhante ao já existente com a Argentina. O mesmo pode ser dito com relação à África do Sul e à Índia, já mencionadas acima.

RENOVAÇÃO E AMPLIAÇÃO DO PODER NAVAL BRASILEIRO

Ainda este ano, deve ser submetido à Presidência da República e ao Congresso Nacional o Plano de Articulação e Equipamento da Defesa (Paed), incluindo os projetos estratégicos das três forças singulares para o período 2012-2031⁴¹. A Tabela nº 1 mostra os sete projetos da Marinha no Paed, cujo valor total estimado é de R\$ 211,68 bilhões. Alguns excedem o horizonte temporal até 2031, enquanto outros já se encontram em andamento em 2012⁴².

Os projetos estratégicos da Marinha do Brasil abrangem diversos subprojetos. As prioridades incluem a recuperação da capacidade operacional das unidades, assim como o desenvolvimento do Programa Nuclear da Marinha. A construção do núcleo do Poder Naval inclui o prosseguimento do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), com a construção de quatro unidades de propulsão convencional (S-BR) e uma de propulsão nuclear (SN-BR)⁴³.

O Programa de Obtenção de Meios de Superfície (Prosuper) prevê a construção de cinco navios de escolta (fragatas poli-

39 Cf. *Royal Australian Navy* – Sítio oficial em <http://www.navy.gov.au/>. Último acesso em 10/8/2012.

40 Cf. Ministério da Defesa, LBDN 2012, Op. cit., pp. 106-109.

41 *Ibidem*, pp. 191-217 e 146-253.

42 *Ibidem*, pp. 193-196 e 247-250.

43 *Ibidem*.

Tabela nº 1:
Plano de Articulação e Equipamento da Defesa (Paed)
Projetos estratégicos da Marinha do Brasil

PROJETOS		Período de execução (*)	Total até 2031 (R\$ milhões)
1.	Recuperação da Capacidade Operacional	2009-2025	5.372,30
2.	Programa Nuclear da Marinha (PNM)	1979-2031	4.199,00
3.	Construção do Núcleo do Poder Naval	2009-2047	175.225,50
4.	Sistema Gerencial da Amazônia Azul (SisGAAz)	2013-2024	12.095,60
5.	Complexo naval 2ª Esquadra/2ª FFE	2013-2031	9.141,50
6.	Segurança da Navegação	2012-2031	632,80
7.	Pessoal	2010-2031	5.015,60
Total			211.682,30

(*) Alguns projetos excedem o período até 2031, e outros já estavam em andamento (valores estimados dependem de aprovação do Governo Federal). FONTE: LBDN 2012, pp. 193-196.

valentes), cinco navios-patrolha oceânicos (NPaOc) e um navio de apoio logístico (NAPLog). Até 2031, devem ser construídos pelo menos 27 navios-patrolha (NPa) da classe *Macaé*. O Programa de Obtenção de Navios Anfíbios (Proanf) inclui, como prioridade inicial, a substituição do Navio de Desembarque Doca (NDD) *Rio de Janeiro*, recentemente desativado.

Diversas unidades devem ser obtidas, a fim de substituir as existentes. Os estudos de viabilidade visando à substituição do atual NAE *São Paulo* já foram iniciados, sob os auspícios do Programa de Obtenção de Navios-Aeródromo (Pronae). Em breve, o Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) deverá ativar um segundo Batalhão de Operações Ribeirinhas (BltOpRib) na Amazônia. Os três navios-patrolha oceânicos (NPaOc) da classe *Amazonas*, adquiridos no final de 2011, devem ser entregues até meados de 2013⁴⁴.

Os projetos estratégicos da Marinha incluem, ainda, o desenvolvimento e a

implantação do Sistema Gerencial da Amazônia Azul (SisGAAz), a fim de monitorar a área marítima jurisdicional e prover dados para comando e controle das operações de defesa de plataformas de petróleo, portos, ilhas e vias marítimas⁴⁵.

O SisGAAz cobrirá boa parte do Atlântico Sul, permitindo conhecer o que se passa na superfície ou sob esta, assim como no espaço aéreo sobre o mar. Seus componentes incluirão forças navais, aeronaves de patrulha marítima, veículos aéreos não tripulados (Vant) e radares fixos baseados em terra ou em plataformas petrolíferas, bem como sensores acústicos de leito marinho e satélites de vigilância e comunicações.

A implantação do SisGAAz deverá ser realizada por fases. O delineamento da arquitetura integrará diversos sistemas já existentes na Marinha do Brasil, como o Sistema Naval de Comando e Controle (SISNC²) e o Sistema de Informações do

44 *Ibidem*. Cf. também Fariello, “Governo compra três navios britânicos para reforçar Marinha e defender pré-sal”, Op. cit.

45 Cf. Ministério da Defesa, LBDN 2012, Op. cit., pp. 193-196 e 247-250. Cf. também Elis Treidler Öberg, *Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz)*. Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE) – Seminário sobre a Amazônia Azul. Rio de Janeiro: Escola Naval, 14 e 15 out. 2010. Apresentação disponibilizada em <http://www.egn.mar.mil.br/>. Acesso em 24/10/2010.

Tráfego Marítimo (Sistram). Posteriormente, serão agregados novos sensores fixos e móveis, e a capacidade de processamento e distribuição de informações será ampliada.

O SisGAaz integrará navios, submarinos e aeronaves por enlace de dados e deverá ser interligado ao Sistema Integrado de Monitoramento de Fronteiras (Sisfron) do Exército Brasileiro e ao Sistema de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (Sisdacta) da Força Aérea Brasileira. Posteriormente, está prevista a incorporação de radares costeiros OTH (com alcance superior ao do horizonte), satélites e outras plataformas não tripuladas⁴⁶.

Está prevista a construção do complexo naval da 2ª Esquadra e da 2ª Força de Fuzileiros da Esquadra (2ª FFE), no litoral Norte/Nordeste, além da renovação dos meios destinados à garantia da segurança da navegação⁴⁷. O desenvolvimento de uma força naval balanceada, dotada de credibilidade e capacidade de dissuasão, poderá desencorajar possíveis ameaças aos recursos naturais e interesses nacionais do Brasil no mar.

Até 2047, está prevista a obtenção, para a Marinha do Brasil, de um total de 276 navios e embarcações, além de 288 aviões, helicópteros e veículos aéreos não tripulados (Vant) de diversos tipos. Para o CFN, deve ser adquirido material em quantidade suficiente para equipar o equivalente a duas divisões. As metas para renovação do Poder Naval brasileiro foram escalonadas, a fim

de torná-las compatíveis com a realidade orçamentária⁴⁸.

De acordo com tal escalonamento, devem ser obtidas 29 unidades navais no período 2010-2014, com mais 134 unidades em 2015-2022, outras 93 em 2023-2030 e as 20

restantes em 2031-2047. Com relação a meios aéreos, está prevista a obtenção de 20 aeronaves no período 2010-2014, com 98 adicionais no período 2015-2022, outras 121 em 2023-2030 e mais 49 em 2031-2047⁴⁹.

Além de ampliação e renovação dos meios, está previsto também o aumento dos efetivos de pessoal da Marinha do Brasil, cuja provável evolução no período 2012-2031 é mostrada na Tabela nº 2. O

A renovação do Poder Naval brasileiro é uma tarefa para várias décadas, que tornará necessário um fluxo ininterrupto de recursos financeiros

**Tabela nº 2:
Evolução dos efetivos de pessoal da Marinha do Brasil em decorrência da Estratégia Nacional de Defesa (END)**

Pessoal	Existente 2012	Autorizado 2012 (*)	Estimativa 2031 (decorrência da END)
Militar	65.528	80.507	115.370
Civil	6.666	12.917	21.020

(*) O efetivo existente é inferior ao autorizado na legislação vigente. FONTE: LBDN 2012, pp.193-196.

46 Cf. Öberg, Op. cit.

47 Cf. Ministério da Defesa, LBDN 2012, Op. cit., pp. 193-196 e 247-250.

48 Cf. Sabóia, Prosuper, Op. cit. Cf. também Pesce, “Paemb 2010-2030: Perspectivas”, Op. cit.

49 Cf. Sabóia, Prosuper, Op. cit.

efetivo do pessoal militar deve ser progressivamente ampliado dos 65.528 oficiais e praças existentes em 2012 para um total de 115.370 em 2031. No mesmo período, o pessoal civil também deve ser ampliado dos atuais 6.666 para 21.020⁵⁰.

Ainda que a perspectiva de criação da 2ª Esquadra e da 2ª FFE só venha a se concretizar por volta de meados deste século, é inegável a necessidade de ampliação dos meios operativos de nossa Marinha, a fim de atender às futuras demandas da Defesa Nacional e da segurança marítima do Brasil. O aumento previsto para os efetivos de pessoal deve atender à demanda adicional, criada pela ampliação numérica e pela complexidade crescente dos meios⁵¹.

LIMITAÇÕES À RENOVAÇÃO DOS MEIOS

A renovação do Poder Naval brasileiro é uma tarefa para várias décadas, que tornará necessário um fluxo ininterrupto de recursos financeiros. A inclusão de um dispositivo na Lei Orçamentária Anual (LOA) que exclua de contingenciamento os projetos essenciais para a Defesa Nacional não conta com apoio da área econômica do Governo, por considerar que tal dispositivo poderia levar a um “engessamento” ainda maior do Orçamento da União⁵².

A solução definitiva para o problema talvez só seja possível quando este orçamento se tornar impositivo, deixando de ser meramente autorizativo⁵³. O agravamento da crise financeira internacional e o fraco desempenho do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro podem ter impacto sobre o orçamento, adiando o início de diversos programas de reequipamento das Forças Armadas, como o Prosuper da Marinha do Brasil e o F-X2 da Força Aérea Brasileira⁵⁴.

Uma variante naval da futura aeronave de caça polivalente da FAB deve ser adotada pela Marinha para substituir suas atuais aeronaves embarcadas de asa fixa. No modelo de organização adotado no Brasil, as aeronaves de patrulha marítima baseadas em terra são operadas pela Força Aérea. A aviação de patrulha constitui componente essencial de um Teatro de Operações Marítimo (TOM). Seu reequipamento e sua interoperacionalidade com as forças navais devem ser assegurados⁵⁵.

A absorção de tecnologia avançada e o fortalecimento da Base Industrial de Defesa (BID) estão entre as metas da END e do Paed⁵⁶. Os problemas relacionados com a falta de investimentos na indústria nacional de defesa tendem a se agravar com o adiamento de encomendas pelas Forças Armadas brasileiras. A fim de assegurar investimentos e tecnologia adequados, o

50 Cf. Ministério da Defesa, LBDN 2012, Op. cit., pp. 193-196.

51 Cf. Eduardo Italo Pesce, “A Marinha do Brasil e as novas Estruturas de Defesa”, *Revista Marítima Brasileira* 131 (07/09): 46-61 – Rio de Janeiro, jul./set. 2011. Cf. também Pesce, “Articulação do Poder Naval brasileiro: dúvidas e comentários”, Op. cit.

52 Cf. Eduardo Italo Pesce, “As Forças Armadas e a defesa da soberania”, *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 30/12/2011, p. 2 (Opinião).

53 Cf. Pesce, “A Marinha do Brasil e as novas Estruturas de Defesa”, Op. cit.

54 Cf. Felipe Rosa, “2012 prometia, mas até agora não entregou”, *Gazeta do Povo* – Ed. Online (13/8/2012). Disponibilizado em <http://www.gazetadopovo.com.br/economia/>. Acesso em 13/8/2012. Cf. também Álvaro Campos, “Desaceleração econômica adia compra de caças”, *Istoé Dinheiro* – Ed. Online (9/8/2012). Disponibilizado em <http://www.istoedinheiro.com.br/noticias/>. Acesso em 13/8/2012.

55 Cf. Pesce, “Paemb 2010-2030: Perspectivas”, Op. cit. Cf. também Pesce & Vaz Carneiro, “A adequação da aviação de patrulha”, Op. cit. Cf. ainda Ministério da Defesa, END 2012, p. 11.

56 Cf. Ministério da Defesa, LBDN 2012, Op. cit., pp. 210-217.

Governo está encorajando parcerias de grandes grupos privados brasileiros com empresas estrangeiras do setor de defesa⁵⁷.

Até que o quadro de restrição orçamentária se altere, viabilizando a continuidade dos programas de reequipamento, uma solução temporária para a Marinha do Brasil seria manter uma Esquadra e uma FFE completas e bem dimensionadas, contando com bases de apoio ao longo de todo o litoral brasileiro e até no exterior. Tais forças deveriam ser capazes de destacar, periodicamente, elementos para a realização de operações em áreas distantes de suas bases principais.

Uma modesta ampliação da infraestrutura existente no litoral Norte/Nordeste permitiria estacionar naquela área, em caso de necessidade, uma força pronta da Esquadra e um grupamento operativo da FFE. Dentro dos limites previstos nos orçamentos anuais, seria preciso “mobiliá-lo” primeiro as forças atuais com meios operativos modernos, nas quantidades necessárias para o cumprimento das missões previstas, antes de pensar em expandir as forças e o escopo das missões.

Apesar do crescimento econômico modesto, porém, o aumento da projeção do Brasil no exterior vem levando a uma progressiva ampliação de seus compromissos internacionais nas áreas de defesa e segurança. A Marinha do Brasil deve estar apta a desempenhar todas as tarefas que lhe forem confiadas, no Atlântico Sul ou em outros oceanos, habilitando-se a desempenhar, no futuro, papel de protagonista nos mares do Hemisfério Sul⁵⁸.

Diante da incerteza atual e da dificuldade em definir com precisão os interesses nacionais e identificar as ameaças externas a tais interesses, a definição das estratégias e dos meios para a Defesa Nacional deve basear-se na identificação das vulnerabilidades estratégicas. Isto é válido tanto para a Marinha como para as demais Forças Armadas⁵⁹.

A infraestrutura e as instalações localizadas em áreas costeiras ou nas águas que constituem a “Amazônia Azul” podem ser facilmente atacadas por mar. Além disso, as rotas marítimas de interesse para o Brasil são vulneráveis às “novas ameaças” (pirataria, terrorismo e outras formas de crime transnacional), assim como a ameaças do tipo clássico⁶⁰.

A diversidade das possíveis hipóteses de emprego torna necessária a manutenção, pelo Brasil, de um Poder Naval polivalente e balanceado, não estruturado em torno de ameaças, mas sim de capacidades. Tal abordagem está em conformidade com o item “X” dos Objetivos Nacionais de Defesa enunciados pela PND: “estruturar as Forças Armadas em torno de capacidades, dotando-as de pessoal e material compatíveis com os planejamentos estratégicos e operacionais”⁶¹.

CONCLUSÃO

A vertente econômica e a vertente militar da capacidade de atuação internacional dos Estados soberanos constituem o que Joseph S. Nye denominou *hard power* (poder bruto), enquanto que as vertentes

57 Cf. Danilo Fariello, “Empreiteiras terão incentivo para ampliar indústria bélica – Governo pretende aumentar exportação de armas e reforçar segurança nacional”, *O Globo*, Rio de Janeiro, 15/7/2012, pp. 25-26 (Economia).

58 Cf. Pesce, “Articulação do Poder Naval brasileiro: dúvidas e comentários”, Op. cit.

59 Cf. Pesce, “Além da Amazônia Azul”, Op. cit.

60 Cf. Pesce, “Articulação do Poder Naval brasileiro: dúvidas e comentários”, Op. cit.

61 Cf. Presidência da República, PND 2012, Op. cit.

política, diplomática e cultural constituem o *soft power* (poder brando). A combinação criteriosa de ambos os tipos constitui o *smart power* (poder inteligente)⁶². O poder de um Estado é o produto dos seus componentes. Logo, se qualquer destes for nulo, o resultado também será.

Por dispor de insuficiente *hard power*, o Brasil poderá ver inviabilizada sua aspiração a um lugar permanente no Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU). Apesar disso, nosso país é a maior potência do Hemisfério Sul, e a esperada expansão de sua economia e de sua influência internacional deve reforçar tal condição, bem como enfatizar sua maritimidade.

A distribuição desigual dos continentes em nosso planeta confirma a existência de um “hemisfério de terra” ao Norte e de um “hemisfério de água” ao Sul. A geografia exerceu papel fundamental para moldar a história dos continentes e dos povos que neles habitam. Atualmente, a maioria dos países do Hemisfério Sul ainda ocupa posição periférica, mas tal realidade poderá se alterar no futuro.

A ampliação dos interesses marítimos brasileiros resultará num progressivo aumento do alcance geográfico de sua Marinha. Cada vez mais, o Brasil necessitará de uma verdadeira Marinha oceânica, capaz de operar em toda a extensão do Atlântico Sul, assim como em outros oceanos. Um Poder Naval com tais características credenciará nosso país a ocupar posição de

destaque entre as potências marítimas do Hemisfério Sul.

A cooperação pacífica entre tais potências, segundo uma ótica “meridionalista”, aumentará sua capacidade de viabilizar a adoção de soluções integradas para garantir a segurança das atividades de uso econômico dos mares no Hemisfério Sul, sem ingerência indevida ou exagerada dos países “setentrionais”. Os vácuos de poder tendem a ser rapidamente preenchidos, uma vez que “o poder é inimigo do vácuo”.

A renovação dos meios operativos da Marinha do Brasil e das demais Forças

Armadas vem sendo dificultada pela crônica falta de recursos. A persistência deste quadro desfavorável pode adiar por mais algum tempo o início de programas e projetos estratégicos das três forças singulares. A Proposta de Lei Orçamentária (PLO) para 2013, apresentada ao Congresso Nacional

**Cada vez mais, o Brasil
necessitará de uma
verdadeira Marinha
oceânica, capaz de operar
em toda a extensão do
Atlântico Sul, assim como
em outros oceanos**

no final de agosto, reflete o fraco desempenho da economia brasileira em 2012⁶³.

O total do Orçamento da União previsto na PLO 2013 é de R\$ 2,4 trilhões, dos quais 11,6% correspondem a despesas discricionárias (gastos correntes e investimentos) e 88,4% a obrigações (encargos financeiros e pagamento de pessoal). A previsão de despesas discricionárias do Executivo registra um aumento de 12,9% em relação à PLO 2012.

A previsão de gastos discricionários com a Defesa é de R\$ 17.033,7 milhões (aumento de 10,3% em relação à PLO 2012) e corresponde a 7,3% do previsto para o

62 Cf. Joseph S. Nye, Jr., *O futuro do Poder* (São Paulo: Benvirá, 2012), pp. 9-19 et seq.

63 Cf. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, *Proposta de Lei Orçamentária para 2013 – Apresentação do texto e Volume IV* (Brasília, 30 ago. 2012). Disponibilizada em <http://senado.gov.br/>. Último acesso em 22/9/2012.

Executivo. A dotação orçamentária prevista para o Ministério da Defesa em 2013 é de R\$ 66.368,7 milhões (aumento de 4.2%), enquanto a prevista para o Comando da Marinha é de R\$ 17.856,8 milhões (aumento de 7,0%). A proposta do Governo deve ser votada pelo Congresso até o final do ano⁶⁴.

O quadro orçamentário vigente sugere que a perspectiva de duplicação da Esqua-

dra e da Força de Fuzileiros da Esquadra – que constituem os principais componentes operativos da Marinha do Brasil – dificilmente se concretizará antes de meados deste século. Até lá, será preciso empregar – de modo eficaz e eficiente – os meios disponíveis ou cuja obtenção seja viável, a fim defender a soberania e os interesses do Brasil no mar.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA>; Poder Nacional; Geopolítica; Estratégia; Forças Armadas; Poder Naval Brasileiro;

BIBLIOGRAFIA

AUSTRÁLIA. *Royal Australian Navy*. Sítio oficial em <http://www.navy.gov.au/>. Último acesso em 10/8/2012.

BRASIL. Congresso Nacional. *Lei nº 12.595, de 19 de janeiro de 2012*. Estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 2012. Brasília, 19/1/2012. Publicada no *Diário Oficial da União* de 20/1/2012, Seção I, p. 1. Planilhas disponibilizadas em <http://www.planejamento.gov.br/>. Acesso em 31/1/2012.

_____. Congresso Nacional. *Lei Complementar nº 97, de 9/6/1999*. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Brasília, 9 jun. 1999. Alterada pela *Lei Complementar nº 117, de 2/9/2004*, e pela *Lei Complementar nº 136, de 25/8/2010*.

_____. Ministério da Defesa. *Política Nacional de Defesa* (PND). Revisão da política aprovada pelo *Decreto nº 5.484, de 30/6/2005*. Minuta do texto apresentada ao Senado Federal em 17/7/2012 e disponibilizada em <http://www.defesa.gov.br/>. Acesso em 25/7/2012.

_____. Ministério da Defesa. *Estratégia Nacional de Defesa* (END). Revisão da estratégia aprovada pelo *Decreto nº 6.703, de 18/12/2008*. Minuta do texto apresentada ao Senado Federal em 17/7/2012 e disponibilizada em <http://www.defesa.gov.br/>. Acesso em 25/7/2012.

_____. Ministério da Defesa. *Livro Branco de Defesa Nacional* (LBDN). Brasília, 2012. Apresentado ao Senado Federal em 17/7/2012 e disponibilizado em <http://www.defesa.gov.br/>. Último acesso em 28/7/2012.

_____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *Proposta de Lei Orçamentária para 2013* (Brasília, 30 ago. 2012). Disponibilizada em <http://senado.gov.br/>. Último acesso em 22/9/2012.

_____. Presidência da República. *Decreto nº 7.438, de 11/2/2011*. Estabelece princípios e diretrizes para criação e elaboração do Livro Branco de Defesa Nacional, institui Grupo de Trabalho Interministerial com o objetivo de elaborar estudos sobre temas pertinentes àquele Livro e dá outras providências. Brasília, 11 fev. 2011.

_____. Presidência da República. *Decreto nº 7.276, de 25/8/2010*. Aprova a Estrutura Militar de Defesa e dá outras providências. Brasília, 25 ago. 2010.

_____. Presidência da República. *Decreto nº 6.703, de 18/12/2008*. Aprova a Estratégia Nacional de Defesa (END) e dá outras providências. Brasília, 18 dez. 2008.

64 Ibidem.

- _____. Presidência da República. *Decreto nº 5.484, de 30/6/2005*. Aprova a Política de Defesa Nacional (PDN) e dá outras providências. Brasília, 30 jun. 2005.
- CAMPOS, Álvaro. “Desaceleração econômica adia compra de caças”. *Istoé Dinheiro* – Ed. Online (9/8/2012). Disponibilizado em <http://www.sistoedinheiro.com.br/noticias/>. Acesso em 13/8/2012.
- DIAMOND, Jared. *Armas, Germes e Aço: Os destinos das sociedades humanas*. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2011. Ganhador do Prêmio Pulitzer em 1998.
- FARIELLO, Danilo. “Empreiteiras terão incentivo para ampliar indústria bélica – Governo pretende aumentar exportação de armas e reforçar segurança nacional”. *O Globo*, Rio de Janeiro, 15/7/2012, pp. 25-26 (Economia).
- _____. “Governo compra três navios britânicos para reforçar Marinha e defender pré-sal”. *O Globo*, Rio de Janeiro, 8/7/2012, p. 33 (Economia).
- FERREIRA, Oliveira S. *Necessidades do Estado e virtudes do governo*. Comunicação em Reunião de Audiência Pública no 2º Painel do 5º Ciclo “Política Externa Brasileira”, promovido pela Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional do Senado Federal. Brasília, 23/4/2012. Texto disponibilizado em <http://www.oliveiros.com.br/>. Acesso em 25/4/2012.
- “HEMISFÉRIO de Água”. *Wikipédia, a enciclopédia livre*. Texto em português disponibilizado em <http://pt.wikipedia.org/wiki/>. Acesso em 10/8/2012.
- “HEMISFÉRIO Sul”. *Wikipédia, a enciclopédia livre*. Texto em português disponibilizado em <http://pt.wikipedia.org/wiki/>. Acesso em 10/8/2012.
- HILL, J. R. *Maritime Strategy for Medium Powers*. Annapolis: Naval Institute Press, 1986.
- INDIA. *Indian Navy*. Sítio oficial em <http://indiannavy.nic.in/>. Último acesso em 10/8/2012.
- MARTIN, André Roberto. *A integração sul-americana na perspectiva da potência brasileira: anotações geoestratégicas*. Apresentação do autor no Seminário “Posicionamento estratégico do Brasil na América do Sul” – Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra (CEE/ESG). Rio de Janeiro, 30/8/2011.
- _____. “Qual é o nosso bloco? O Brasil procura o seu lugar no mundo”. In: SCARLATO, Francisco Capuano et al. (Org.). *Globalização e espaço latino-americano*. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1993.
- “MINISTÉRIO DA DEFESA do Brasil quer aumentar investimentos militares”. *Diálogo*, Brasília, 10/7/2012. Texto disponibilizado em <http://www.defesenet.com.br/>. Acesso em 10/7/2012.
- NYE, Jr., Joseph S. *O futuro do Poder*. São Paulo: Benvirá, 2012.
- _____. *O paradoxo do poder americano: Por que a única superpotência do mundo não pode prosseguir isolada*. São Paulo: Ed. Unesp, 2002.
- ÖBERG, Elis Treidler. *Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAaz)*. Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE) – Seminário sobre a Amazônia Azul. Rio de Janeiro: Escola Naval, 14 e 15 out. 2010. Apresentação disponibilizada em <http://www.egn.mar.mil.br/>. Acesso em 24/10/2010.
- PENHA, Eli Alves. “A fronteira oriental brasileira e os desafios da segurança regional no Atlântico Sul”. *Revista da Escola de Guerra Naval* 18 (01): 113-134. Rio de Janeiro, jan./jun. 2012.
- _____. *Relações Brasil-África e Geopolítica do Atlântico Sul*. Salvador: EDUFBA, 2011.
- PESCE, Eduardo Italo. “Visão de futuro do Corpo de Fuzileiros Navais”. *Segurança & Defesa* 28 (106): 4-11. Rio de Janeiro, [abr./jun.] 2012.
- _____. “Além da Amazônia Azul: Projeção estratégica do Brasil no Atlântico Sul”. *Revista Marítima Brasileira* 132 (01/03): 86-95. Rio de Janeiro, jan./mar. 2012. Texto-base para a participação do autor no Seminário “Atlântico Sul: ameaças e oportunidades” – Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra (CEE/ESG). Rio de Janeiro, 31/10/2011.
- _____. “As Forças Armadas e a defesa da soberania”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 30/12/2011, p. 2 (Opinião).
- _____. “Posicionamento geoestratégico do Brasil na América do Sul: uma reflexão realista”. *Revista Marítima Brasileira* 131 (10/12): 65-72. Rio de Janeiro, out./dez. 2011. Texto-base para a participação do autor no Seminário “Posicionamento estratégico do Brasil na América do Sul” – Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra (CEE/ESG). Rio de Janeiro, 30/8/2011.

- _____. “Considerações sobre o Prosuper”. *Segurança & Defesa* 28 (104): 12-20. Rio de Janeiro, [out./dez.] 2011.
- _____. “A Marinha do Brasil e as novas Estruturas de Defesa”. *Revista Marítima Brasileira* 131 (07/09): 46-61 – Rio de Janeiro, jul./set. 2011. *Revista Marítima Brasileira* 131 (07/09): 46-61. Rio de Janeiro, jul./set. 2011.
- _____. “Articulação do Poder Naval brasileiro: dúvidas e comentários”. *Revista Marítima Brasileira* 130 (10/12): 50-61. Rio de Janeiro, out./dez. 2010.
- _____. “Plano de Equipamento e Articulação da Marinha do Brasil (Paemb) 2010-2030: Perspectivas”. *Revista Marítima Brasileira* 130 (04/06): 73-88. Rio de Janeiro, abr./jun. 2010.
- _____. “Uma Marinha para o Hemisfério Sul”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 18, 19 e 20/10/2008, p. 2 (Opinião).
- _____. “Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul”. *Revista Marítima Brasileira* 127 (4/6): 135-151. Rio de Janeiro, abr./jun. 2007.
- _____. & VAZ CARNEIRO, Mário Roberto. “A adequação da aviação de patrulha”. *Segurança & Defesa* 24 (92): 4-10. Rio de Janeiro, [jul./set.] 2008.
- ROSA, Felipe. “2012 prometia, mas até agora não entregou”. *Gazeta do Povo* – Ed. Online (13/8/2012). Disponibilizado em <http://www.gazetadopovo.com.br/economia/>. Acesso em 13/8/2012.
- SABÓIA, Rodolfo Henrique. *Programa de Obtenção de Meios de Superfície* (Prosuper) – Perspectivas para a indústria nacional. Palestra proferida em 25/10/2011. Cópia da apresentação disponibilizada em <http://www.camaras.org.br/Arquivo/Download/Upload/442.pdf>. Acesso em 20/2/2012.