

INTRODUÇÃO

A crescente importância dos recursos do mar, assim como o aumento do comércio internacional, cada vez mais dependente do transporte marítimo, deu origem a um sistema fortemente globalizado de uso econômico dos mares. Este sistema é essencialmente transnacional, uma vez que o navio mercante, qualquer que seja a sua bandeira, freqüentemente é propriedade de um conglomerado multinacional, enquanto que o seguro é feito por outro e a carga é propriedade de um terceiro. A tripulação, por sua vez, geralmente procede de diversos países.¹

As características do sistema são aparentemente desfavoráveis aos países emergentes. Tais características tornam difícil determinar, nas circunstâncias descritas, qual país terá a incumbência de dar proteção ao navio e sua carga, assim como à tripulação, contra possíveis ameaças. Entretanto, também sugerem soluções cooperativas para o problema. O atual contexto estratégico, no qual inexiste antagonismos navais dominantes, favorece a formação de uma "rede marítima global" de cooperação entre Marinhas em tarefas destinadas a garantir a segurança do tráfego marítimo e das atividades ligadas ao uso econômico do mar.²

Hoje, mais do que nunca, a segurança de cada nação está ligada à segurança do sistema internacional, e qualquer ameaça ao uso dos mares afeta um número cada vez maior de pessoas em todo o mundo. Atualmente, cerca de 2,2 bilhões de pessoas vivem a distâncias de até 100 km de uma linha costeira. Pelos mares circulam aproximadamente 50 mil navios de porte oceânico, que

transportam 80% do comércio mundial. Todos os anos, cerca de 1,9 bilhão de toneladas de petróleo – o que corresponde a aproximadamente 60% de todo o petróleo produzido – é transportado por via marítima.³

Por trás do comércio está o poder do Estado, ao contrário do que pensam os liberais. Além dos Estados Unidos, países como Grã-Bretanha, França e Japão já possuem Marinhas capazes de assegurar a proteção de seus interesses marítimos, até mesmo em áreas distantes de seus respectivos litorais. Outros, como Rússia, Índia e China, também vêm procurando desenvolver ou recuperar tal capacidade.⁴ Já o Brasil, país-continente com pouca mentalidade marítima, mas com amplos interesses marítimos a defender, não tem dado atenção suficiente à renovação dos meios que compõem sua Marinha.

A ordem marítima mundial do século XXI está fundamentada em diversos acordos internacionais, com destaque para a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, também conhecida como UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*), assinada em Montego Bay, Jamaica, em 1982. Para que o Brasil possa participar ativamente dessa nova ordem, é necessária uma revisão das políticas governamentais, visando ao fortalecimento de todos os componentes de nosso Poder Marítimo dentro das reais possibilidades nacionais. Em especial, a necessidade de renovação e modernização dos meios que integram o Poder Naval brasileiro torna urgente e inadiável a aprovação do novo Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM).

1 Cf. Geoffrey Till, "Navies and the New World Order," *USNI Proceedings* 131 (3/1,225): 60-63, Annapolis, March 2005.

2 *Ibid.* Cf. também John G. Morgan & Charles W. Martoglio, "The 1,000-Ship Navy: Global Maritime Network," *USNI Proceedings* 131 (11/1,233): 14-17, Annapolis, November 2005. Ver *RMB* 1º/2006 p. 293.

3 Cf. Morgan & Martoglio, *Op. cit.*

4 Cf. Till, *Op. cit.*

O presente artigo procura mostrar a contribuição que uma Marinha moderna e bem aparelhada é capaz de dar para a defesa dos interesses nacionais, a manutenção da segurança das comunicações marítimas e a promoção da cooperação internacional no entorno estratégico do país. Foram utilizadas fontes e bibliografia ostensivas, bem como estimativas do próprio autor. As opiniões expressas são de caráter pessoal, não representando interesses comerciais nem posições oficiais.

PODER MARÍTIMO E PODER NAVAL

Mesmo no contexto atual, o Poder Marítimo de uma nação pode ser definido como a capacidade que esta tem de utilizar o mar em benefício de sua soberania e de seus interesses nacionais (ver Quadro nº 1). Ao Poder Naval, componente militar do Poder Marítimo, compete prover a segurança dos demais componentes deste poder, tanto em tempo de paz como de guerra. O Poder Naval tem dupla natureza, pois é também o componente marítimo do Poder Militar. No Brasil, é comum o erro de considerar a Marinha de Guerra apenas como uma parte das Forças Armadas.⁵

O cronista espanhol Francisco López de Gómara e, cerca de 200 anos depois, o economista político escocês Adam Smith consideraram as descobertas ibéricas da América e da rota marítima para as Índias Orien-

tais como os maiores acontecimentos da história da humanidade.⁶ Sem dúvida aqueles descobrimentos foram excepcionais feitos de navegação, tendo em vista os precários meios disponíveis na época.

A América do Sul é praticamente uma ilha, separada das Américas Central e do Norte por um estreito istmo, cortado pelo Canal do Panamá. É banhada a leste pelo Oceano Atlântico, a oeste pelo Pacífico e ao norte pelo Mar do Caribe, e sua extremidade sul defronta-se com o Oceano Antártico. Apesar disso, os sul-americanos não dão ao mar a importância

que deveriam. Algumas pessoas afirmam que os países da América do Sul estão voltados para o mar e de costas uns para os outros. Entretanto, seria mais correto dizer que nossos povos e países estão de costas para o mundo e voltados para

Durante o século XX, predominou no Brasil uma visão geopolítica continental, em detrimento da maritimidade do país

seus próprios umbigos.

Segundo a visão realista, a política internacional, assim como a economia, é uma luta pelo poder. Na prática, o Brasil e a América do Sul – como o restante da América Latina – não são participantes ativos da política internacional, ocupando uma posição isolada, periférica e subordinada no sistema mundial de distribuição de poder. “Poder-se-ia dizer que, de todos os sistemas de equilíbrio de poder local, somente o sistema latino-americano conservou uma certa medida de autonomia, protegido como é pela predominância dos Estados Unidos”, afirmou Hans Morgenthau.⁷ Para

5 Cf. João Carlos Gonçalves Caminha, *Delineamentos da Estratégia* (Florianópolis: IOESC, 1980), pp.387-388.

6 Cf. Charles R. Boxer, *O império marítimo português 1415-1825* (São Paulo: Cia. das Letras, 2002), p.15 et seq.

7 Hans J. Morgenthau, *A Política entre as Nações: A luta pelo poder e pela paz* (São Paulo/Brasília: IOESP/Ed. UnB/IPRI, 2003), p.381.

modificar tal quadro, no decorrer deste século, a contribuição do Poder Marítimo será essencial.

O Brasil é herdeiro da tradição marítima portuguesa, assim como os Estados Unidos são os herdeiros da britânica. Muito antes que a Grã-Bretanha despontasse como potência naval dominante, Portugal já havia empregado uma estratégia nacional com orientação marítima na construção de seu império ultramarino.⁸ Existe na cultura marítima brasileira uma longa tradição de pensar os problemas nacionais à luz das questões mundiais. Contudo, a influência desta cultura sobre o pensamento estratégico brasileiro tem sido modesta.

Durante o século XX, predominou no Brasil uma visão geopolítica continental, em detrimento da maritimidade do país. Até mesmo a transferência da Capital Federal para o Planalto Central refletiu aquela visão. Há 50 anos um grande jornal brasileiro afirmava em editorial: "O Brasil não pode continuar de costas para o interior, preocupado sobretudo com a civilização litorânea".⁹

No início do século XXI, o crescente grau de dependência de nossa economia com relação ao uso do mar, em consequência do aumento do consumo de petróleo e do crescimento da produção industrial e agrícola, assim como das exportações, torna necessária uma valorização maior das atividades marítimas. Esta mudança de enfoque é essencial para viabilizar um novo

ciclo prolongado de crescimento econômico e desenvolvimento social no País.

Do ponto de vista nacional, a adoção pelo Brasil de uma estratégia com enfoque marítimo seria amplamente benéfica para suas relações comerciais, assim como para sua defesa.¹⁰ Por um lado, contribuiria para a inserção soberana do País entre as nações de maior peso no contexto internacional. Por outro, os efeitos positivos sobre a economia do País seriam imediatos e, à medida que persistissem, contribuiriam para o seu desenvolvimento. Os resultados que viessem a ser obtidos pelo Brasil gerariam amplos benefícios indiretos para seus vizinhos e parceiros na América do Sul.

A ênfase nas relações com a América

O Brasil depende do mar para sobreviver, embora isso não seja percebido pela maior parte dos brasileiros

Latina e a busca de maior aproximação nas relações com a África, o Oriente Médio e a Ásia – em especial com os países de língua portuguesa – são estratégias mutuamente complementares da política externa

brasileira. Entre os objetivos econômicos visados, está a necessidade de expandir o comércio exterior e aumentar as exportações, procurando ampliar sua pauta e incluir maior participação de produtos industriais ou serviços. Isto torna necessário buscar outros mercados, além dos tradicionais parceiros comerciais situados no hemisfério norte.

A economia física e o comércio mundiais circulam basicamente por via marítima, e o Brasil depende do mar para sobreviver,

8 Cf. Boxer, *Op. cit.*, p.15 et seq.

9 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).

10 N.A.: O conceito de estratégia nacional com orientação marítima (*maritime-oriented national strategy*) é inspirado em Norman Friedman, *Seapower as Strategy: Navies and National Interests* (Annapolis: Naval Institute Press, 2001), pp.1-8, 40-54 et passim.

embora isso não seja percebido pela maior parte dos brasileiros. As deficiências do País no setor de transporte marítimo, excessivamente dependente do exterior, constituem grave vulnerabilidade estratégica. Em situações extremas, isso poderá resultar em perda de mercados para o País, se o transporte marítimo lhe for negado, por razões políticas.

O Brasil gasta atualmente com fretes marítimos US\$ 7 bilhões, dos quais apenas 3% são transportados em navios de bandeira brasileira. Nosso sistema portuário é ainda deficiente, e a Marinha Mercante nacional está reduzida ao apoio logístico *offshore* (que já movimentava mais de US\$ 600 milhões por ano), ao transporte de grãos líquidos (petróleo e derivados) e sólidos (minério e grãos), à cabotagem e à navegação interior. Atualmente, o transporte de carga geral de longo curso (normalmente em contêineres) é quase todo feito por navios de bandeira estrangeira, pois só há dois navios porta-contêineres brasileiros em rotas de longo curso.¹¹

AMPLIAÇÃO DA ÁREA MARÍTIMA DE INTERESSE

A Marinha do Brasil vem chamando a atenção para a existência de uma segunda Amazônia, a "Amazônia Azul", constituída pelo mar patrimonial de 200 milhas marítimas (370 km) e pela plataforma continental de até 350 milhas marítimas (648 km) de largura. Esta imensa área, cuja extensão e cujas riquezas são comparáveis às da Amazônia Verde (e cuja biodiversidade é provavelmente maior), representa um total de

quase 4,5 milhões de km², aumentando em mais de 50% a área do território nacional. A inclusão da área marítima atribuída ao País para fins de busca e salvamento amplia este total para 13,8 milhões de km², equivalente a 1,6 vez a dimensão do território continental do Brasil.¹²

Além da Amazônia Azul, a fronteira marítima Brasil-África e as vias de acesso ao Atlântico Sul são áreas estratégicas de importância fundamental para o Brasil. **Por isso, o País necessita de uma Marinha de Guerra capaz de operar em áreas distantes de seu litoral.** Pelo mar passam 95% de nosso comércio exterior, e do mar são extraídos 83% do petróleo que produzimos (cuja produção anual é estimada em US\$ 22 bilhões). Não é exagero afirmar que, pelo mar, temos fronteiras com a maior parte dos países do planeta.

Segundo o contra-almirante britânico J. R. Hill, o alcance geográfico de uma Marinha (o termo empregado em inglês é *reach*) pode ser definido como a distância a partir das próprias bases em que tal Marinha é capaz de realizar operações. O alcance geográfico é função do interesse envolvido, do tipo e do nível de operação, assim como da sustentabilidade (*sustainability*). Potências médias cujos interesses marítimos vitais raramente se estendem além da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) normalmente têm Marinhas com alcance geográfico limitado.¹³

A ampliação do alcance geográfico de uma Marinha pode resultar de um aumento dos interesses ou de novas necessidades, devido ao tipo ou nível das operações previstas. O apoio logístico necessário à extensão do alcance geográfico resultará, por

11 N.A.: Estes navios são o *Aliança Brasil* e o *Aliança Europa*. Cf. Sérgio Barreto, "Um país sem Marinha Mercante", *Unificar* 6 (21): 60-61, Rio de Janeiro, ago. 2005 (Coluna Sérgio Barreto).

12 Cf. Marcelo Rech, "Marinha tem programa de modernização para 2006-2025", *InfoRel* de 31/8/2005. Matéria disponível em <http://www.defesanet.com.br/>.

13 Cf. J. R. Hill, *Maritime Strategy for Medium Powers* (Annapolis: Naval Institute Press, 1987), pp.149-153.

sua vez, numa ampliação da capacidade oceânica de suas Forças Navais, pela constituição de grupos de apoio móvel ou pela obtenção, por meio de acordos bilaterais ou de segurança coletiva, de direitos de base no exterior.¹⁴

No caso do Brasil, a nova Política de Defesa Nacional (PDN) visualiza um entorno estratégico que extrapola a América do Sul, incluindo a África Ocidental e Meridional e a parte oriental do Atlântico Sul.¹⁵ A ampliação do entorno estratégico e da área marítima de interesse do Brasil torna necessário estender o alcance geográfico de sua Marinha. Para isso, é preciso não apenas modernizar seus meios de combate, mas também sua capacidade de apoio logístico móvel.

FLUIDEZ DAS AMEAÇAS

A atual fase do sistema internacional é caracterizada pela assimetria e concentração do poder, assim como pela fluidez das ameaças à segurança e aos interesses dos Estados ou ao funcionamento do sistema. As possíveis ameaças à segurança do transporte marítimo e das instalações para extração de recursos do mar incluem tanto conflitos locais ou regionais como atentados terroristas ou até mesmo ações criminosas comuns (pirataria, tráfico de armas, narcotráfico e contrabando). Há também necessidade de implementar normas ambientais internacionais ou locais, relativas às áreas marítimas.¹⁶

As águas jurisdicionais de países onde não há percepção de ameaça terrorista, como é o caso do Brasil, poderiam ser utili-

zadas por organizações terroristas para preparar ou realizar ataques contra navios ou instalações marítimas pertencentes a terceiros países. Outra possibilidade seria ocultar instalações para produção de armas de destruição em massa a bordo de navios de qualquer bandeira. Tais riscos enfatizam a necessidade de que tais países exerçam, dentro de suas possibilidades, a vigilância e o patrulhamento das áreas marítimas sob jurisdição nacional.

A pirataria no mar ressurgiu nas últimas décadas do século XX. Desde 1990, cerca de 3.500 ataques a navios foram registrados em todo o mundo. A moderna pirataria ocorre em portos, áreas de fundeio ou águas litorâneas. As costas da Somália, Nigéria, Indonésia, Malásia e das Filipinas são notórias pela pirataria. Esta modalidade de crime tem efeitos sobre a economia, aumentando custos de transporte e prêmios de seguros de cargas e navios. A possibilidade de colaboração entre terroristas e piratas tampouco pode ser descartada. O combate à pirataria está entre as atribuições das Marinhas e guardas costeiras dos países localizados nas áreas de maior risco.¹⁷

É exagero classificar como "pirataria" simples assaltos a navios em portos e fundeadouros ou na navegação fluvial, como os que têm ocorrido no Brasil. Isso sem falar na falsificação de marcas e produtos. Tais ocorrências na verdade pertencem à esfera policial. A verdadeira pirataria é crime perfeitamente definido na legislação marítima – envolvendo bandos armados, bem organizados e equipados, que só podem ser combatidos com o emprego de meios típicos de uma Marinha ou guarda costeira.

14 *Ibid.*, pp.152-153.

15 Cf. Brasil, Presidência da República, *Política de Defesa Nacional* (Decreto nº 5.494, de 30/06/2005). Texto disponível em <http://www.defesanet.com.br/>.

16 N.A.: Cf. Till, *Op. cit.* Outra ameaça a ser mencionada é o tráfico internacional de pessoas, para fins de imigração ilegal, trabalho escravo ou prostituição. Cf. Morgan & Martoglio, *Op. cit.*

17 Cf. Michael Stehr, "Modern Piracy", *Naval Forces* 26 (5): 20-31, Bonn, [September/October] 2005.

Depois de serem aprovadas pela International Maritime Organization (IMO), entraram em vigor, em julho de 2004, novas normas internacionais relativas à proteção do tráfego marítimo e das instalações portuárias contra ataques terroristas e outras ameaças.¹⁸ A nova regulamentação, que constitui o International Ship and Port Facility Security Code (conhecido como ISPS Code), foi adotada por insistência do governo dos Estados Unidos, cuja preocupação em relação ao terrorismo internacional aumentou após os ataques de 11 de setembro de 2001.

Tem aumentado a relevância das operações de interdição marítima, ou Maritime Interdiction Operations (MIO), realizadas por forças navais multinacionais em áreas marítimas conflagradas, como o Mar da Arábia e o Golfo Pérsico. Tais operações têm o propósito de negar o acesso de navios e embarcações a portos específicos, para importação ou exportação de determinados produtos, tidos como contrabando para especificadas nações, estando tudo definido em resolução do Conselho de Segurança das Nações Unidas.¹⁹

Cada vez mais, o Poder Marítimo é essencial ao funcionamento da economia globalizada, e o Poder Naval é fundamental para assegurar a utilização econômica dos mares. As Marinhas de diferentes países podem contribuir para objetivos comuns, projetando poder sobre terra, interditando áreas marítimas e combatendo ameaças à boa ordem no mar, assim como atuando na diplomacia e na construção de alianças.²⁰

Tais modalidades de emprego estão perfeitamente dentro das possibilidades de potências navais médias, como o Brasil.

Sem dúvida, a segurança e proteção das atividades marítimas em todo o mundo é uma tarefa além das possibilidades de qualquer país – inclusive os Estados Unidos. A solução pode ser o desenvolvimento associativo e voluntário de uma “rede marítima mundial” que contribua para aumentar e maximizar o número de sensores disponíveis para o monitoramento de atividades ilícitas e a quantidade de meios necessários para responder a situações de emergência – constituindo uma “Marinha de mil navios” capaz de operar em todos os mares do mundo.²¹

Esta rede mundial incluiria plataformas fixas e móveis, com sensores baseados a bordo de navios e aeronaves ou no espaço (em satélites), assim como em plataformas de extração de petróleo no mar, em instalações costeiras ou no leito marinho. Para ser plenamente eficaz (maximizando o número de nós e sensores), deveria contar com o apoio das empresas de navegação e da indústria petrolífera das principais potências marítimas e dos demais países participantes da IMO.²² Desse modo, o conceito aproxima-se bastante do moderno conceito de “guerra centrada em redes” (*network-centric warfare*), em vigor na Marinha dos Estados Unidos.

Uma rede com tais características já está emergindo, pelo menos em nível regional. As redes regionais de segurança do Mar Negro (Black Sea Harmony) e do Mar Cáspio (Caspian

18 N.A.: Em entrevista a um jornal britânico, o primeiro lorde do mar, Almirante Sir Alan West, disse temer que um ataque da Al-Qaeda ou de outras organizações terroristas provocasse graves danos ao comércio marítimo e às economias das nações ocidentais. Cf. “Ameaça de Ataque no Mar”, *O Globo*, Rio de Janeiro, 6/8/2004. Texto disponibilizado em <http://www.oglobo.globo.com/jornal/>.

19 Cf. José Carlos Batista Ferreira, “O Controle de Área Marítima (CAM) e a Maritime Interdiction Operation (MIO)”, *Revista Passadiço XVII*: 47-52, Rio de Janeiro, 2004.

20 N.A.: Cf. Till, *Op. cit.* Segundo a Marinha do Brasil, cabe ao Poder Naval desempenhar as seguintes tarefas fundamentais: (1) controlar áreas marítimas; (2) negar o uso do mar ao adversário; (3) projetar poder sobre terra; e (4) contribuir para a dissuasão.

21 Cf. Morgan & Martoglio, *Op. cit.*

22 *Ibid.*

Guard), assim como a cooperação internacional contra a pirataria no Estreito de Málaca, constituem exemplos.²³ Existe uma analogia entre o tráfego marítimo e o tráfego aéreo internacional. O controle sobre as aeronaves que transitam por uma aerovia é transferido quando estas passam a sobrevoar uma área sob jurisdição diferente, e procedimento análogo poderia aplicar-se aos navios mercantes navegando entre áreas marítimas.²⁴

Na área marítima de interesse imediato para o Brasil existe o Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (Camas), cargo exercido em sistema de rodízio por um almirante da Marinha de um dos três principais países participantes (Brasil, Argentina e Uruguai). Por ser um dos países da Bacia do Prata, embora não possua litoral, o Paraguai também participa desta rede regional. A inclusão da África do Sul, da Namíbia, de Angola e de outros países da África Ocidental e Meridional ampliaria consideravelmente sua área de cobertura.

Para monitorar o tráfego marítimo no Atlântico Sul, a Marinha do Brasil dispõe do Sistema Naval de Comando e Controle (SISNC2) e do Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (Sitram). O SISNC2 é operado pelo Centro de Comando do Teatro de Operações Marítimo (CC-TOM) e o Sitram pelo Comando de Controle Naval do Tráfego Marítimo (Comcontram), ambos subordinados ao Comando de Operações Navais (ComOpNav).²⁵

INTENSIDADE DAS OPERAÇÕES

É possível também classificar as operações marítimas quanto à sua intensidade.

Procurando não fazer distinção entre épocas de paz e guerra, J. R. Hill classifica o emprego organizado da violência armada em quatro níveis: (1) condições normais (*normal conditions*); (2) operações de baixa intensidade (*low intensity operations*); (3) operações de média intensidade (*higher intensity operations*); e (4) guerra generalizada (*general war*).²⁶

Em condições normais, elementos das forças navais são empregados em operações de coleta de inteligência, vigilância e contra-inteligência, assim como em ações de presença naval e visitas a portos estrangeiros. As tarefas de policiamento do mar (*constabulary duties*) desempenhadas pelas Marinhas incluem a inspeção e a detenção de embarcações, assim como o controle de desastres. Exercícios conjuntos são bastante comuns, tanto nos casos de cooperação relativamente informal como no âmbito de alianças formais.²⁷

As operações marítimas de baixa intensidade podem incluir atos esporádicos de violência, com emprego de armamento por ambos os lados. Abrangem duas categorias: as operações de uso do mar e as de negação do mar. As de uso do mar incluem demonstrações de direito ou de resolução e desembarques anfíbios por convite. As de negação do mar incluem ações contra o terrorismo, a pirataria e o contrabando.²⁸

As operações marítimas de média intensidade envolvem unidades navais e aeronavais de ambos os lados, com emprego de armamento de tipo mais sofisticado. Em princípio, dividem-se também em operações de uso do mar e de negação do mar. Entretanto, nas

23 *Ibid.* Cf. também Stehr, *Op. cit.*

24 Cf. Morgan & Martoglio, *Op. cit.* Cf. também Till, *Op. cit.*

25 Cf. Fernando Malburg da Silveira, "Gestão do mar patrimonial jurisdicional", *Revista Marítima Brasileira* 125 (01/03): 95-106, Rio de Janeiro, jan./mar. 2005.

26 Cf. Hill, *Op. cit.*, pp.85-87.

27 *Ibid.*, pp.88-110.

28 *Ibid.*, pp.111-131.

operações em grande escala as duas categorias tendem a se justapor ou fundir. Incluem a passagem de tráfego marítimo com oposição, o desembarque anfíbio e o bombardeio da costa, assim como a negação de passagem, a negação de área marítima e a batalha.²⁹

Na ausência de uma guerra generalizada ou de antagonismos navais entre grandes potências, o Poder Naval dominante pode operar a partir do mar (*from the sea*), a fim de atingir objetivos em terra ou facilitar o acesso de outros elementos do Poder Militar ao território do país-alvo. Esta vem sendo a tônica das operações navais e aeronavais dos Estados Unidos e de seus principais aliados, desde o fim da Guerra Fria.³⁰

As principais Marinhas ocidentais vêm modernizando seus meios, visando à participação em operações expedicionárias realizadas por forças multinacionais. Na realidade, o conceito de guerra litorânea (*littoral warfare*) envolve o emprego de Forças Navais contra o litoral distante de um país-alvo, em operações de interdição marítima ou de projeção de poder. Isto exige meios de longo alcance geográfico com capacidade oceânica, porém dotados de sistemas de armas e sensores adequados ao combate em ambiente litorâneo – onde o tempo de reação contra ameaças é normalmente curto.³¹

A Marinha de um país periférico – o qual poderia ser considerado alvo potencial para operações de tipo expedicionário – seria provavelmente constituída por submarinos e por unidades ligeiras de superfície (armadas com mísseis antinavio) e operaria em águas costeiras, sob apoio de aviação baseada em terra. Desse modo, uma potência média que optasse pelo desenvolvimento de um Poder Naval com tais

características (uma cópia em menor escala da Marinha soviética dos anos 50) correria o risco de ser percebida não como um possível parceiro, mas sim como um adversário potencial.

Hill sugere que as Forças Navais de uma potência média deveriam incluir: (a) forças de vigilância marítima ou policiamento do mar (*constabulary forces*), para manutenção da ordem e dos regulamentos na Zona Econômica Exclusiva (ZEE), de curto alcance geográfico, otimizadas para condições normais e operações de baixa intensidade; (b) forças de superfície de longo alcance geográfico, otimizadas para operações de baixa intensidade; e (c) um número restrito de unidades (navios de superfície, submarinos e aeronaves) de longo alcance geográfico, otimizadas para operações de média intensidade.³² Falta acrescentar o componente terrestre da capacidade anfíbia, constituído pelos fuzileiros navais.

TRÊS MARINHAS EM UMA SÓ

É comum perguntarem para que um país-continente como o nosso precisa de Marinha com capacidade oceânica. Na verdade, o Brasil deve possuir (e já possui) três Marinhas em uma só: a Marinha de águas profundas (Esquadra); a tropa anfíbia da Marinha (Corpo de Fuzileiros Navais); e a Marinha costeira, fluvial e de atividades subsidiárias (Forças Distritais e Serviço Hidrográfico). Estas três ramificações (cada qual com suas sub-ramificações) são igualmente importantes e necessárias.

A importância dos três grandes componentes operativos do Poder Naval pode ser avaliada pelo fato de que, no país mais rico

²⁹ *Ibid.*, pp.132-142.

³⁰ Cf. Friedman, *Op. cit.*, pp.219-225.

³¹ Cf. Stefan Nitschke, "Littoral Warfare: A New Name for an Old Mission?", *Naval Forces* 26 (3): 16-28, Bonn, [May/June] 2005.

³² Cf. Hill, *Op. cit.*, pp.145-148.

e poderoso do mundo, os Estados Unidos, estes constituem três forças singulares autônomas, com personalidade jurídica própria: a U.S. Navy (USN), o U.S. Marine Corps (USMC) e a U.S. Coast Guard (USCG). No Brasil, assim como na maioria dos países, estes três componentes estão reunidos sob uma única força singular.

A Marinha do Brasil necessita dispor de meios flutuantes, aéreos e anfíbios adequados, em quantidade suficiente para garantir uma presença naval permanente na Amazônia Azul, além de representar os interesses nacionais ou projetar o poder e a influência do País no exterior. Entre 2000 e 2004, a Marinha teve que desincorporar um total de 21 navios (19 por baixa e dois por transferência para a reserva). Outros 77 (cerca de 80% das unidades) deverão ser desincorporados até 2019.³³ Existem atualmente cerca de 90 navios em serviço, dos quais pouco menos de um terço constitui a Esquadra, sediada no Rio de Janeiro.

Nos últimos dois anos, nossa Esquadra foi reduzida de 33 para apenas 28 unidades, entre as quais o Navio-Aeródromo *São Paulo* e quatro submarinos.³⁴ Os dois únicos navios-tanque disponíveis para reabastecimento no mar limitam a capacidade oceânica da Esquadra brasileira. Particularmente grave é a diminuição do número de navios de escolta, de 18 para 14 (quando 20 seriam o mínimo necessário, em visão modesta), pois tais unidades são essenciais em qualquer operação. Grave é

também a redução do número de navios de desembarque e transporte, componentes vitais da capacidade de projeção de poder sobre terra.

A capacidade anfíbia da Marinha do Brasil está nucleada na tropa de desembarque constituída por elementos da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE). O Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) inclui também grupamentos regionais subordinados aos Distritos Navais, para tarefas de guarda e segurança (inclusive de portos, em caso de ameaças externas) e para operações ribeirinhas, com destaque para a Bacia Amazônica e o Pantanal.

A maioria dos navios em serviço constitui as Forças Distritais, subordinadas aos Distritos Navais e integradas pelos Grupamentos Navais do Sul, Sudeste, Nordeste e Norte, pelas Flotilhas do Amazonas e de Mato Grosso e pela Força de Minagem e Varredura.³⁵ Há também os navios operados pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) em serviços de hidrografia e apoio à sinalização náutica e em pesquisas oceanográficas.

REAPARELHAMENTO DA MARINHA

Em julho de 2002 foi apresentado um novo Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM), que originalmente previa o investimento de US\$ 7 bilhões num período de 16 anos (2003-18), dividido em quatro Planos Parciais de Obtenção e Modernização

33 Cf. Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, "S&D entrevista o Comandante da Marinha", *Segurança & Defesa* 20 (80): 4-20, Rio de Janeiro, [out./dez.] 2004. Cf. também Mário Roberto Vaz Carneiro, "As desincorporações na Marinha do Brasil", *Segurança & Defesa* 20 (79): 40-43, Rio de Janeiro [jul./set.] 2004. Texto disponibilizado em <http://www.segurancaedefesa.com/>

34 N.A.: Além dos meios flutuantes que integram as Forças de Superfície e de Submarinos, há também cinco Esquadrões de Helicópteros (dois de Emprego Geral, um Anti-Submarino, um de Esclarecimento e Ataque e um de Instrução) e um Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque, subordinados à Força Aeronaval. Cf. sítio oficial da Marinha do Brasil em <http://www.mar.mil.br/>.

35 N.A.: Também subordinados aos Distritos Navais, existem atualmente três Esquadrões regionais de Helicópteros de Emprego Geral. Cf. sítio oficial da MB em <http://www.mar.mil.br/>.

(PPOM) de quatro anos cada um. No período 2003-06 deveria ser investido um total de US\$ 1,5 bilhão.³⁶ Tais estimativas foram reduzidas, em função das restrições orçamentárias.³⁷ A versão do PRM apresentada ao governo em julho de 2003 previa o investimento de US\$ 2 bilhões, abrangendo o período 2004-19. Isso seria suficiente apenas para substituir ou modernizar os meios existentes, sem ampliar seu número.³⁸

O programa, cujo início já se postergou por dois exercícios fiscais, foi revisto mais uma vez e reapresentado em julho de 2005. As necessidades de reaparelhamento da Marinha estariam modestamente estimadas em US\$ 6,8 bilhões, a serem investidos num período de 20 anos (2006-25).³⁹ A aprovação do PRM (que seria estruturado em dois decênios e harmonizado com os Planos Plurianuais do governo já a partir de 2006) é vital para obtenção dos meios necessários à renovação de nosso Poder Naval.⁴⁰

Os recursos também possibilitariam implantar um moderno sistema de gerenciamento marítimo capaz de garantir a segurança da navegação, assim como a vigilância e proteção

da área marítima sob jurisdição brasileira.⁴¹ Tal sistema integraria recursos materiais, financeiros e humanos de diversas instituições com atribuições relativas ao mar, e sua coordenação caberia à Marinha do Brasil.

O comandante da Marinha tem entre suas atribuições o exercício da Autoridade Marítima no país, mas a repressão e a investigação dos crimes cometidos em águas sob jurisdição nacional é atribuição da Polícia Federal.⁴² Cabe à Marinha empregar seus meios nas tarefas de Patrulha Naval do mar patrimonial brasileiro – inclusive empregando a força para coibir ações que contrariem a soberania e os interesses nacionais.⁴³

O Submarino *Tikuna*, construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), foi entregue em dezembro de 2005. Em fase de conclusão no AMRJ encontram-se as modernizações das fragatas classe *Niterói* e dos submarinos classe *Tupi*. A construção da Corveta *Barroso* tem sua conclusão prevista para 2008. Tais projetos deverão ter continuidade, a fim de garantir os meios necessários ao cumprimento da destinação constitucional da Marinha.

36 Cf. Wagner Victor em palestra na Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan). *Apud*. "Marinha tem projeto para Amazônia Azul", *Gazeta Mercantil*, São Paulo, 23/06/2005. Matéria disponível em <http://www.defesanet.com.br/>.

37 N.A.: Em 2004, o governo contingenciou um total de R\$ 759 milhões em *royalties* da extração de petróleo na plataforma continental, destinados à Marinha. Em 2005, o valor acumulado no ano já chegaria a R\$ 412 milhões. Cf. Victor, *Op. cit.* No Orçamento da União para 2005, o Limite de Movimentação e Empenho (LME) da Marinha é de R\$ 1,1 bilhão. Cf. Rech, *Op. cit.*

38 Cf. Victor, *Op. cit.*

39 N.A.: Cf. Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho em palestra na FIRJAN. *Apud*. "Marinha tem projeto para Amazônia Azul", *Op. cit.* Cf. também Rech, *Op. cit.*

40 N.A.: Para implementar o PRM, a Marinha necessitará, no decênio 2006-15, de US\$ 2,57 bilhões, dos quais US\$ 164,2 milhões para execução em 2006. O valor do PRM, nos próximos dez anos, corresponde a apenas 0,43% do PIB de 2004. Cf. Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, "No mar, a nossa última fronteira", *Tecnologia & Defesa* 22 (106): 8-11, São Paulo, [out./dez.] 2005.

41 N.A.: Um dos componentes de tal sistema é a aviação de patrulha marítima baseada em terra, orgânica da Força Aérea Brasileira (FAB) e atualmente constituída por quatro esquadrões do 7º Grupo de Aviação, subordinados à II Força Aérea. Cf. sítio oficial da FAB em <http://www.fab.mil.br/>.

42 Cf. Malburg da Silveira, *Op. cit.* Cf. também Congresso Nacional, *Lei Complementar* nº 97, de 9/6/1997 (alterada pela *Lei Complementar* nº 117, de 2/9/2004).

43 Cf. Presidência da República, *Decreto* nº 5.129, de 6/7/2004. Texto disponibilizado em <http://www.defesanet.com.br/>.

Deverá ser construída uma nova classe de submarinos de propulsão convencional diesel-elétrica e uma nova classe de navios de escolta, além de outras unidades de combate e auxiliares. O Navio-Aeródromo *São Paulo* será modernizado, e deverá ter início o projeto visando à sua substituição após 2025. O programa nuclear da Marinha prosseguirá, e o projeto de um submarino nuclear deverá ser iniciado. O PRM prevê a aquisição de alguns navios novos ou usados no exterior, mas a maioria das unidades será provavelmente construída no País.

A construção de um número apreciável de navios para a Marinha do Brasil em estaleiros nacionais seria benéfica para a recuperação de nossa indústria de construção naval militar. Tal empreendimento geraria milhares de empregos diretos e indiretos, produzindo benefícios sociais significativos. As vantagens econômicas, sociais e de desenvolvimento tecnológico, associadas ao fortalecimento da capacidade de defesa, seriam altamente positivas para o País. Isso sem mencionar o potencial de exportação de navios militares construídos no Brasil e aprovados para uso próprio.

Os estaleiros privados nacionais, assim como as indústrias fornecedoras de componentes e equipamentos para construção naval, necessitam se qualificar para atender às necessidades do Poder Naval. Atualmente, apenas o AMRJ está plenamente capacitado nesta área. Uma possível redução no custo da construção de navios de emprego militar no Brasil poderá ser obtida pela economia de escala, resultante de encomendas em bloco e da exportação. A Empresa Gerencial de Projetos Navais

(Emgepron) vem atuando no sentido de fomentar a exportação dos produtos de nossa indústria naval militar.

Na área de engenharia naval, a Marinha criou o Centro de Projetos de Navios (CPN), para desenvolver os projetos de seus novos meios flutuantes. O uso da computação gráfica, por meio de programas de CAD (*Computer-Assisted Design*), permitiu reduzir substancialmente o custo do projeto básico de navios de emprego militar. Tal custo é hoje estimado em apenas 3% do custo de obtenção — o qual, por sua vez, corresponde a aproximadamente 25% do custo de vida útil ao longo de 25 anos.

Em princípio, a redução nos custos de projeto de engenharia naval permite implantar

Nossa fronteira marítima, na verdade, começa no litoral ocidental da África e inclui as rotas oceânicas de interesse imediato para o Brasil

uma filosofia de "planejamento desmotivado" (independente de solicitação) nesta área. É perfeitamente viável não só o projeto de classes específicas de navios, mas de uma Marinha inteira, sem empenho irreversível de recursos. Na prática, isto significa ser capaz

de constituir um "banco de projetos", cobrindo todas as necessidades de meios flutuantes. Quando houvesse disponibilidade de recursos, seria preciso apenas fazer as modificações necessárias para viabilizar os contratos de construção pelo AMRJ ou por estaleiros privados.

CONSTRUÇÃO DE UMA MARINHA OCEÂNICA

A ampliação da capacidade oceânica da Marinha do Brasil é essencial, para que esta seja capaz de dissuadir ameaças à segurança do País e de defender a soberania e os interesses nacionais em áreas marítimas

distantes, situadas na parte oriental do Atlântico Sul ou em outros oceanos. Nossa fronteira marítima, na verdade, começa no litoral ocidental da África e inclui as rotas oceânicas de interesse imediato para o Brasil. Há também necessidade de apoiar a participação brasileira em operações multinacionais de paz, assim como de realizar ações de caráter humanitário ou de evacuação de não-combatentes.

Na realidade, o Brasil possui “três Marinhas em uma só”, e estas três ramificações são igualmente importantes e necessárias. A realidade financeira e orçamentária, assim como a multiplicidade de tarefas a serem desempenhadas, indica a necessidade de manter uma Força Naval balanceada, capaz de atender às necessidades imediatas do Brasil, na defesa de seus interesses nacionais. Esta Marinha de porte médio seria o protótipo ou “núcleo de excelência” inicial de uma futura Marinha oceânica de projeção de poder.

Com as necessárias substituições e alguns acréscimos, nossa Marinha atual – constituída por um número razoável de unidades com capacidade de operar em águas profundas – pode transformar-se num protótipo de Força Naval oceânica. Uma Marinha de porte médio, capaz de operar em áreas marítimas distantes de suas bases, por períodos de tempo relativamente prolongados (semanas ou meses), poderia prestar inestimável contribuição à proteção do tráfego marítimo e à manutenção da paz e da estabilidade internacionais.

Dentro de uma visão modesta, baseada em estimativas conservadoras sobre a evo-

lução da situação orçamentária da defesa nacional nos próximos 20 anos, o Brasil poderia possuir, em meados da terceira década do século XXI, uma moderna Esquadra de alto-mar, constituída por um total de 36 ou 37 unidades: um navio-aeródromo (NAe) com a respectiva dotação de aeronaves, 18 navios de escolta (número inferior ao necessário), oito ou nove submarinos (oito convencionais e possivelmente um nuclear), cinco navios de assalto e desembarque, e quatro navios de apoio logístico móvel.⁴⁴

Além disso, cerca de 70 outras unidades operariam com as Forças Distritais e com a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), perfazendo um total superior a 105 navios. A Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE), principal componente operativo do CFN, teria capacidade para fornecer pelo menos uma Unidade Anfíbia (UANf) de pronto emprego. O efetivo de pessoal da Marinha do Brasil permaneceria no patamar atual (em torno de 60 mil oficiais e praças, inclusive 12 mil fuzileiros navais), e os meios flutuantes, aéreos e de fuzileiros navais necessários ao seu reaparelhamento seriam preferencialmente de construção nacional.⁴⁵

A implantação de uma filosofia de “planejamento desmotivado” na área de projeto de navios de emprego militar, como sugerido acima, tornaria necessário modificar uma série de práticas e procedimentos atualmente em uso na Marinha do Brasil – inclusive quanto à elaboração de requisitos técnicos e operativos. Tais tarefas passariam a ser constantes, como requer a

44 N.A.: Provavelmente, a Força Aeronaval seria integrada por cinco Esquadrões de Helicópteros (dois de Emprego Geral, um Anti-Submarino, um de Esclarecimento e Ataque e um de Instrução) e por dois Esquadrões de Aviões (um de Interceptação e Ataque e um de Alarme Aéreo Antecipado e Reabastecimento em Voo). Além destes, haveria pelo menos cinco esquadrões regionais de Helicópteros de Emprego Geral.

45 N.A.: As estimativas acima são do próprio autor e baseiam-se em projeções a partir de dados incluídos em trabalhos anteriores (ver na Bibliografia deste artigo).

metodologia sugerida. Provavelmente seria necessário criar um programa específico (ou um subprograma do PRM), com dotação orçamentária própria, visando à constituição e manutenção de um banco de projetos navais.

DOMÍNIO DE TECNOLOGIA

A tecnologia nuclear, assim como a espacial, é uma “tecnologia-chave”, essencial para garantir a autonomia estratégica de um país. A Marinha do Brasil vem desenvolvendo um programa nuclear independente, cujo objetivo é o domínio da tecnologia de propulsão nuclear para submarinos e navios de superfície. Com a previsível redução das reservas mundiais e o conseqüente aumento de preço do petróleo, o uso civil da propulsão nuclear em navios mercantes se tornará econômico. A economia de escala resultante reduzirá o custo deste tipo de propulsão, cujo uso militar em submarinos e unidades navais de superfície certamente será indispensável no século XXI.

O futuro sistema de gerenciamento marítimo do Brasil deverá incluir algum tipo de satélite de vigilância e observação com capacidade de transmissão de imagens em tempo real.⁴⁶ Já em órbita encontra-se o CBERS-2, um satélite sino-brasileiro de levantamento de recursos naturais. Recentemente foi anunciada uma parceria entre Brasil e Rússia para o desenvolvimento de uma nova família de foguetes baseada no projeto do Veículo Lançador de Satélites

(VLS) brasileiro. A posição geográfica do Centro de Lançamento de Alcântara (CLA), no Maranhão, possibilita colocar cargas úteis em qualquer órbita – o que reforça seu valor estratégico.

Por serem indutoras de “arrasto tecnológico”, as tecnologias militares são capazes de gerar o nível de inovação tecnológica necessário à criação ou manutenção de uma capacidade industrial moderna e atualizada. Por isso, o papel do Estado no financiamento a projetos de pesquisa e desenvolvimento de tecnologias com aplicação militar é fundamental para o desenvolvimento industrial, assim como para o fortalecimento da defesa nacional. Para viabilizar tal

empreendimento, é necessária uma parceria estratégica bem-sucedida entre as Forças Armadas, a comunidade científica e acadêmica e o empresariado nacional.

A Marinha, assim como as duas outras Forças Armadas, poderia beneficiar-se

A tecnologia nuclear, assim como a espacial, é uma “tecnologia-chave”, essencial para garantir a autonomia estratégica de um país

com o incremento da cooperação e da integração entre as indústrias de defesa dos países da América do Sul. Tal integração poderia viabilizar a produção em escala dos meios necessários à modernização das Marinhas do subcontinente, permitindo uma redução substancial nos custos de obtenção dos navios e seus equipamentos. O desenvolvimento conjunto de um projeto relativamente simples – como o de um navio-patrolha oceânico (NPaOc) capaz de atender às necessidades das Marinhas participantes – seria uma maneira de deslanchar este processo.

46 Cf. Rogério Pesse, “Os Satélites e a Sobrevivência de uma Força de Superfície: o paradigma de uma nova visão da Terra”, *Revista Passadiço XVII*: 12-21, Rio de Janeiro, 2005.

RECURSOS FINANCEIROS

Em qualquer hipótese, para que sejam plenamente atendidas as metas de reaparelhamento do Poder Naval brasileiro será necessário aprovar e executar integralmente o novo PRM, que abrange o período 2006-25.⁴⁷ Embora a PDN recentemente aprovada enfatize a necessidade de assegurar, de forma contínua e previsível, os recursos necessários ao preparo e ao emprego das Forças Armadas, as atuais dificuldades relacionadas com o orçamento prejudicam sobremaneira qualquer investimento de longo prazo na área de defesa. Não há indicação de que tal quadro venha a ser modificado em futuro previsível.⁴⁸

A iniciativa de criação de uma Subcomissão das Forças Armadas, no âmbito da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional do Senado Federal, demonstra certo interesse pelo problema no Congresso.⁴⁹ Entretanto, pelo menos a curto prazo tal fato não deve ter nenhuma influência direta sobre a questão das verbas – pois a Constituição proíbe que o Legislativo proponha emendas ao Orçamento Geral da União (OGU), que criem despesas adicionais para o Executivo.

Em dezembro de 2005, a Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional aprovou pare-

cer favorável à liberação de crédito suplementar em favor dos Ministérios da Justiça e da Defesa (no valor total de R\$ 422.272.976,00), para reforço de dotações constantes da Lei Orçamentária vigente. Estes recursos visam a reforçar ações compreendidas e classificadas nos Grupos de Natureza de Despesa GND 3 (Outras Despesas Correntes) e GND 4 (Investimentos).⁵⁰

As verbas alocadas ao Comando da Marinha destinam-se a “dar continuidade à construção e modernização de embarcações, cumprir ações de patrulha marítima nas águas jurisdicionais brasileiras e nas áreas marítimas de produção de petróleo, realizar o aprestamento de suas Forças Navais, aperfeiçoar e formar recursos humanos especializados para a Marinha Mercante brasileira e atender às necessidades decorrentes de sua assistência médico-hospitalar e odontológica”.⁵¹

Estes recursos proporcionam alívio apenas momentâneo ao aperto financeiro das Forças Armadas. Atualmente, cerca de 80% do orçamento anual do Ministério da Defesa correspondem à folha de pagamento do pessoal militar e civil (inclusive inativos e pensionistas), que constitui despesa obrigatória. Os recursos destinados a custeio e investimento, por serem facultativos, vêm sendo comprimidos por sucessivos cortes e contingenciamentos ao longo de cada exercício.⁵²

47 N.A.: Para uma moldura temporal de quatro anos, foi também elaborado o Programa Emergencial de Recuperação do Poder Naval (PERPN), a fim de repor estoques de combustível, munição e sobressalentes e manter a capacidade operativa dos meios existentes. Cf. “Confiança é a palavra de ordem”, *Tecnologia & Defesa* 22 (106): 31, São Paulo, [out./dez.] 2005.

48 Cf. Tereza Cruvinel, “Penúria militar”, *O Globo*, Rio de Janeiro, 16/12/2005, p.2 (Panorama Político). Cf. também “Lula a militares: investimento, só com crescimento”, *O Globo*, Rio de Janeiro, 8/12/2005, p. 10 (O País).

49 Cf. Anselmo Gois, “Pindaíba”, *O Globo*, Rio de Janeiro, 22/12/2005, p.28 (Rio).

50 Cf. Congresso Nacional, *Parecer nº 36/2005-CN*, de 1/12/2005. Texto disponível em <http://www.defesanet.com.br/>.

51 *Ibid.*

52 N.A.: No Projeto de Lei Orçamentária (PLO) para 2006, que não foi votado pelo Congresso em 2005, a defesa nacional deverá contar com cerca de R\$ 35 bilhões [sic], dos quais R\$ 26 bilhões (74,3%) para a folha de pagamento, R\$ 5,767 bilhões para despesas de custeio e R\$ 5,2 bilhões para novos investimentos. Cf. “Editorial – Desta vez muda?”, *Tecnologia & Defesa* 22 (106): 3, São Paulo, [out./dez.] 2005.

Atualmente, não existe mecanismo legal que assegure recursos para projetos de longa duração, como a construção de navios de emprego militar.⁵³ A revitalização do Fundo Naval (criado em 1932) poderia ajudar, mas a solução definitiva deste problema talvez só seja possível quando o Orçamento da União se tornar impositivo, deixando de ser meramente autorizativo. Provavelmente haverá necessidade de recursos extra-orçamentários – previstos numa Lei de Reaparelhamento Naval especial e incluídos nos Planos Plurianuais de investimentos.

CONCLUSÃO

A conjuntura estratégica mundial do início do século XXI é caracterizada pela assimetria e concentração do poder, mas também pela ausência de antagonismos dominantes entre grandes potências. Isso favorece a consolidação de uma ordem marítima baseada no comércio e na cooperação entre as nações, com vistas a garantir o funcionamento de um sistema integrado de transporte marítimo e extração de recursos do mar. Em tal contexto, o Poder Naval terá papel de destaque na proteção ao tráfego marítimo e às atividades ligadas à exploração econômica dos mares.

Entre as vulnerabilidades estratégicas do Brasil no mar podemos mencionar sua dependência com relação ao comércio exterior e ao petróleo transportado por via marítima ou produzido em sua plataforma continental. Quaisquer interrupções nas atividades marítimas vitais causariam enormes prejuízos ao País. Possíveis ameaças à ordem marítima em águas sob jurisdição brasileira poderiam incluir:

(1) ataques terroristas a navios mercantes, instalações portuárias ou plataformas de exploração e produção de petróleo – em especial se pertencentes a empresas ou organizações sediadas em países que estejam sob ameaça terrorista mais séria;

(2) atos de pirataria contra navios mercantes no interior dos portos ou em águas próximas do litoral – sendo que tais atos não devem ser confundidos com simples assaltos a mão armada;

(3) narcotráfico, tráfico de armas e outras modalidades de crime internacional – cuja repressão faz parte da esfera policial, podendo eventualmente necessitar do apoio de meios orgânicos da Marinha;

(4) pesca ilegal ou extração predatória de recursos da ZEE e da plataforma continental, por brasileiros ou estrangeiros; e

(5) danos ao meio ambiente marinho e litorâneo – sejam estes causados por atividades ilegais ou por negligência.

A nova Política de Defesa Nacional (PDN) cita a Amazônia e o Atlântico Sul, assim como os núcleos de capacitação e poder do País, como áreas estratégicas prioritárias para a defesa nacional. Já visualiza, inclusive, um entorno estratégico que extrapola a América do Sul, incluindo a África Ocidental e Meridional e a parte oriental do Atlântico Sul. Isto ressalta a importância dos meios para exercer a vigilância e a defesa das águas jurisdicionais brasileiras na “Amazônia Azul”, bem como para manter a segurança das linhas de comunicações marítimas.

A PDN destaca ainda a necessidade de fortalecer a capacitação do Brasil no cam-

53 Paradoxalmente, existe provisão legal de recursos para isso. Até 31/12/2004, o total acumulado de *royalties* do petróleo destinados à Marinha (Leis nº 7.990/1989 e nº 9.478/1997), contingenciado pelo governo nos últimos anos, já chegava a R\$ 1,35 bilhão. Em 2005, de uma receita prevista de R\$ 1,26 bilhão, destinada à Marinha, apenas 49% foram alocados ao seu Orçamento de Custeio e Capital (OCC), sendo 26% contingenciados e 25% cancelados por decreto. Cf. Carvalho, “No mar, nossa última fronteira”, *Op. cit.*

po da defesa e defende o desenvolvimento da indústria de materiais de defesa, inclusive por meio de parcerias estratégicas com países amigos. Outro documento que destaca a necessidade de reduzir a dependência externa em tecnologias de aplicação militar, pela manutenção de uma base industrial de defesa atualizada e pelo fomento à exportação de materiais de emprego militar, é a nova Política Nacional da Indústria de Defesa (PNID).

Para que tais políticas produzam efeito, será preciso garantir, de forma previsível e

regular, os recursos necessários ao preparo e ao emprego das Forças Armadas – como já determinam as orientações e diretrizes estratégicas constantes da PDN. No século XXI, o Brasil não mais poderá ser, ao mesmo tempo, um “anão” político-militar e um “gigante” demográfico, territorial, econômico e cultural. Para superar essa “esquizofrenia estratégica”, necessitará de uma Marinha oceânica, assim como de uma Força Aérea com capacidade de pronta resposta e de um Exército com capacidade expedicionária.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Marinha do Brasil; Poder Marítimo; Poder Naval; Defesa;

BIBLIOGRAFIA

- "AMEAÇA de Ataque no Mar". *O Globo*, Rio de Janeiro, 06/08/2004. Texto disponibilizado em <http://www.oglobo.globo.com/jornal/>.
- BARRETO, Sérgio. "Um país sem Marinha Mercante". *Unificar* 6 (21): 60-61. Rio de Janeiro, ago. 2005 (Coluna Sérgio Barreto).
- BOXER, Charles R. *O Império marítimo português 1415-1825*. São Paulo: Cia. das Letras, 2002.
- BRASIL. Congresso Nacional. Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização. *Parecer nº 36/2005-CN, de 01 de dezembro de 2005, sobre o Projeto de Lei nº 68/2005-CN*. Texto do parecer disponível em <http://www.defesanet.com.br/>.
- _____. Congresso Nacional. *Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999*. Dispõe sobre normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Alterada pela *Lei Complementar nº 117, de 02 de setembro de 2004*.
- _____. Ministério da Defesa. *Portaria Normativa nº 899/MD, de 19 de junho de 2005*. Aprova a Política Nacional da Indústria de Defesa (PNID). Texto disponível em <http://www.defesanet.com.br/>.
- _____. Presidência da República. *Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004*. Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências. Texto disponibilizado em <http://www.defesanet.com.br/>.
- _____. Presidência da República. *Decreto nº 5.484, de 30 de junho de 2005*. Aprova a Política de Defesa Nacional (PDN) e dá outras providências. Texto disponível em <http://www.defesanet.com.br/>.
- BRASILINENSE, Ronaldo. "A pique". *Istoé* 37 (1.884): 40-41. Rio de Janeiro, 23 nov. 2005.
- CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *Delineamentos da Estratégia*. Florianópolis: IOESC, 1980.
- _____. *História Marítima*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1980.
- CARNEIRO, Mário Roberto Vaz. "As desincorporações na Marinha do Brasil". *Segurança & Defesa* 20 (79): 40-43. Rio de Janeiro, [jul./set.] 2004. Texto disponibilizado em <http://www.segurancaedefesa.com/>.
- CARVALHO, Roberto de Guimarães. "No mar, a nossa última fronteira". O comandante da Marinha fala a T&D. *Tecnologia & Defesa* 22 (106): 8-11. São Paulo, [out./dez.] 2005.
- _____. "S&D entrevista o Comandante da Marinha". Entrevista concedida a Mário Roberto Vaz Carneiro. *Segurança & Defesa* 20 (80): 4-20. Rio de Janeiro, [out./dez.] 2004.
- _____. *A Amazônia Azul*. Texto divulgado em 4/3/2004, disponível em <http://www.defesanet.com.br/>.
- _____. Reproduzido em: *Expressões da Consciência Marítima Brasileira Contemporânea*. Separata da *Revista Marítima Brasileira*, pp.9-11. Rio de Janeiro: SDM, 2004.
- "CONFIANÇA é a palavra de ordem". *Tecnologia & Defesa* 22 (106): 31. São Paulo, [out./dez.] 2005.
- CORDEIRO, Roberto. "Especial – Logística 'Offshore'". *Brasil Energia* 25 (295): 50-75. Rio de Janeiro, jun. 2005.
- CORBETT, Julian S. *Some Principles of Maritime Strategy*. Annapolis: Naval Institute Press, 1988.
- CRUVINEL, Tereza. "Penúria militar". *O Globo*, Rio de Janeiro, 16/12/2005, p.2 (Panorama Político).
- "EDITORIAL – Desta vez muda?". *Tecnologia & Defesa* 22 (106): 3. São Paulo, [out./dez.] 2005.
- FERREIRA, José Carlos Batista. "O Controle de Área Marítima (CAM) e a *Maritime Interdiction Operation* (MIO)". *Revista Passadiço XVII*: 47-52. Rio de Janeiro, 2004.
- FRIEDMAN, Norman. *Seapower as Strategy: Navies and National Interests*. Annapolis: Naval Institute Press, 2001.
- GÓES, Anselmo. "Pindaíba". *O Globo*, Rio de Janeiro, 22/12/2005, p.28 (Rio).
- "HÁ 50 ANOS – Senado não se vê no Planalto Central". *O Globo*, Rio de Janeiro, 21/12/2005, p.7 (Segundo Caderno).
- HILL, J. R. *Maritime Strategy for Medium Powers*. Annapolis: Naval Institute Press, 1987.
- "LULA a militares: investimento, só com crescimento". *O Globo*, Rio de Janeiro, 08/12/2005, p.10 (O País).

- "MARINHA tem projeto para Amazônia Azul". Simpósio de palestras realizado na Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (FIRJAN). *Gazeta Mercantil*, São Paulo, 23/06/2005. Matéria disponível em <http://www.defesanet.com.br/>.
- MAHAN, Alfred T. *The Influence of Seapower upon History 1660-1783*. New York: Dover, 1987.
- MORGAN, John G. & MARTOGGIO, Charles W. "The 1,000-Ship Navy: Global Maritime Network." *USNI Proceedings* 131 (11/1,233): 14-17. Annapolis, November 2005.
- MORGENTHAU, Hans J. *A Política entre as Nações: A luta pelo poder e pela paz*. São Paulo/Brasília: IOESP/Ed. UNB/IPRI, 2003.
- NITSCHKE, Stefan. "Littoral Warfare: A New Name for an Old Mission?" *Naval Forces* 26 (3): 16-28. Bonn, [May/June] 2005.
- OTÁVIO, Chico & GALANTE, Alexandre, "Força desarmada". *O Globo*, Rio de Janeiro, 20/11/2005, pp.12 e 14 (O País).
- PESCE, Eduardo Italo. "Projetando a Marinha do futuro". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 19, 20 e 21/11/2005, p.2 (Opinião).
- _____. *Projeção internacional do Brasil: Contornos estratégicos de uma Marinha oceânica*. Palestra ministrada no V Encontro Nacional de Estudos Estratégicos (V ENEE). Rio de Janeiro, Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME) – 04, 05 e 6/10/2005. Texto disponível em <http://eceme.ensino.eb.br/>.
- _____. "Reaparelhamento e modernização do Poder Naval". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 1/4/2005, p.2 (Opinião).
- _____. "O Tridente de Netuno". *Gazeta Mercantil*, São Paulo, 11, 12 e 13/03/2005, p.8 (Fim de Semana).
- _____. "Reflexões sobre o emprego do Poder Naval". *Revista Marítima Brasileira* 125 (1/3): 69-91. Rio de Janeiro, jan./mar. 2005.
- _____. "Três Marinhas em uma só". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 18/8/2004, p.2 (Opinião).
- _____. "Além da Amazônia Azul". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 6/7/2004, p.2 (Opinião).
- _____. "Uma Marinha oceânica para o Século XXI". *Revista Marítima Brasileira* 123 (1/3): 141-163. Rio de Janeiro, jan./mar. 2003.
- _____. *"De costas para o Brasil": Uma Marinha oceânica para o Século XXI*. Rio de Janeiro: ed. autor, 2002.
- PESSE, Rogério. "Os Satélites e a Sobrevivência de uma Força de Superfície: o paradigma de uma nova visão da Terra". *Revista Passadiço XVII*: 12-21. Rio de Janeiro, 2004.
- RECH, Marcelo. "Marinha tem programa de modernização para 2006-2025". *InfoRel* de 31/08/2005. Matéria disponível em <http://www.defesanet.com.br/>.
- TILL, Geoffrey. "Navies and the New World Order." *USNI Proceedings* 131 (3/1,225): 60-63. Annapolis, March 2005.
- SILVEIRA, Fernando Malburg da. "Gestão do mar patrimonial jurisdicional". *Revista Marítima Brasileira* 125 (1/3): 95-106. Rio de Janeiro, jan./mar. 2005.
- STEHR, Michael. "Modern Piracy". *Naval Forces* 26 (5): 20-31. Bonn, [September/October] 2005.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. "A missão das Forças Armadas para o Século XXI". *Revista Marítima Brasileira* 124 (10/12): 101-115. Rio de Janeiro, out./dez. 2004. Reproduzido em: *Expressões da Consciência Marítima Brasileira Contemporânea*. Separata da RMB, pp.13-27. Rio de Janeiro: SDM, 2004.

Quadro nº 1:

COMPONENTES DO PODER MARÍTIMO

Constituem o Poder Marítimo:

O *Poder Naval*, constituído por: a) forças navais, aeronavais e de fuzileiros navais; b) bases navais e posições de apoio; c) estruturas logística, administrativa e de comando e controle; e d) forças e meios de apoio não-orgânicos da Marinha de Guerra (especialmente os meios aéreos), quando vinculados ao cumprimento de sua missão e submetidos a algum tipo de orientação, comando ou controle naval;

A *Marinha Mercante*, conjugada às facilidades, aos serviços e às organizações envolvidas com os transportes marítimos e fluviais;

A *infra-estrutura marítima e hidroviária* relacionada com portos, terminais, meios e instalações de apoio e controle;

A *indústria naval*, constituída pelos estaleiros de construção e reparos;

A *indústria de materiais de defesa* de aprestamento naval;

A *indústria de pesca*, que inclui terminais, indústria de processamento de pescado e embarcações;

As organizações e os meios de *pesquisa e desenvolvimento tecnológico* de interesse para o uso do mar e águas interiores e de seus recursos;

As organizações e os meios de *exploração e exploração dos recursos do mar*, seu leito e subsolo; e

O *peçoal que desempenha atividades relacionadas com o mar* e hidrovias interiores e os estabelecimentos destinados à formação e ao treinamento desse peçoal.

FONTES: Marinha do Brasil – Escola de Guerra Naval; Caminha, *Delineamentos da Estratégia*, p.387.