



# O PODER NAVAL: IMPORTANTE FERRAMENTA PARA A GARANTIA DA SOBERANIA E DOS INTERESSES BRASILEIROS

---

*Aspirante Matheus Cordeiro Wilhelm da Costa*

---

## INTRODUÇÃO

Desde sua formação, em 1822, tanto com ações mais corriqueiras e menos visíveis, como a patrulha do litoral e dos rios, quanto com ações mais marcantes e pontuais, como a participação em campanhas navais, o Poder Naval contribui para a salvaguarda dos interesses nacionais, que, como o passado e o presente mostram, sempre estiveram e estão relacionados com o mar. Então, ele deve receber bastante relevância, pois, a uma nação soberana, é “indispensável que a vontade nacional tenha respaldo militar” (VIANNA FILHO, 1995, p.23).

“O mar foi via de descobrimento, de colonização, de invasões, de consolidação da independência, de comércio e de agressões, além de arena de defesa da soberania em diversos episódios, inclusive em duas guerras mundiais, neste século” (BRASIL, 1997, p.14). Portanto, historicamente, já possui uma relação muito grande com o Brasil. Ressalta-se a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, a primeira grande mobilização brasileira por uma causa comum, a defesa da pátria, com destaque para a Batalha Naval do Riachuelo, que configurou um momento crucial do conflito. Neste artigo, serão analisadas as principais consequências

dessa batalha, sem uma grande preocupação com seus aspectos táticos.

Para o Brasil, possuidor de um vasto litoral, somente o início de uma vasta área que se estende até o limite exterior de sua plataforma continental, e enorme quantidade de águas navegáveis no interior do território, são diversos os interesses no mar. Estes são constituídos pelas necessidades e possibilidades, que se manifestam nos âmbitos político, econômico, sociocultural e militar do país. Eles devem ser garantidos, bem como a soberania e a integridade do país, por meio da obtenção, da preparação e do emprego de adequados meios. E, caso esses interesses sejam divergentes com os de outros países, essa necessidade deve ser encarada com ainda mais seriedade.

## **A MARIHA DO BRASIL NA BATALHA NAVAL DO RIACHUELO**

Na fase inicial da guerra, a iniciativa competia aos paraguaios, que, mais preparados e mais numerosos, venciam a maioria dos conflitos. Nesse contexto, visando obter maior agressividade, Tamandaré, Comandante-em-Chefe das forças navais brasileiras, determinou que o Chefe-de-Divisão Francisco Manoel Barroso da Silva subisse o rio Paraná. Em poucos dias, Barroso precisou apoiar um ataque das tropas aliadas à cidade de Corrientes, numa tentativa de retomá-la, que, embora frustrada, mostrou ao alto comando paraguaio a ameaça que representavam os navios brasileiros para as suas tropas. Com isso, tornou-se objetivo paraguaio eliminar a presença do poder naval inimigo.

O plano paraguaio consistia em surpreender os navios brasileiros fundeados, abordá-los e rebocá-los para Humaitá, o que acabou não acontecendo. No dia 11 de junho de 1865, no episódio que ficou conhecido como a Batalha Naval do Riachuelo, a vitória foi brasileira. Ressalta-se o grande esforço brasileiro, que, em condições adversas, com meios inapropriados ao teatro de operações fluviais, obteve êxito na batalha.

Embora não tenha sido a maior operação naval da guerra, Riachuelo foi a primeira grande vitória aliada e representou um ponto de inflexão, ou seja, uma mudança nos rumos do conflito. Além disso, ficou garantido o bloqueio, a principal estratégia da guerra. Com isso, ficou muito comprometida a logística paraguaia. Em seu artigo “A campanha naval na Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai”, o Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal (2009) diz que Riachuelo foi

uma batalha decisiva, pois resultou na destruição de quase a totalidade das forças navais inimigas. Inclusive, os navios encouraçados que o Paraguai encomendara da Grã-Bretanha foram adquiridos pelo Brasil e, posteriormente, foram usados, mostrando-se importantíssimos na sequência do conflito. Todas essas consequências contribuíram para impossibilitar a ofensiva inimiga e possibilitar a aliada.

Segundo Cesar (2013, p.227), não se pode dizer que a vitória em Riachuelo garantiu o total controle das bacias dos rios Paraná e Paraguai por conta das fortalezas paraguaias existentes. Para tal, fez-se necessário o emprego de navios encouraçados. A Marinha brasileira adquiriu, portanto, 17 navios com essa característica. Desse total, alguns foram comprados na Europa e outros foram construídos no Brasil, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

A participação da Marinha do Brasil em Riachuelo possibilitou o êxito aliado nesta batalha e, por conseguinte, foi fundamental para a vitória brasileira, argentina e paraguaia na Guerra da Tríplice Aliança, contra o Paraguai. Para o Brasil, ficou garantida a navegação nos rios das bacias do Paraná e Paraguai e o acesso fluvial à província de Mato Grosso do Sul, algo importante para o país, haja vista a precariedade das suas comunicações terrestres à época do conflito. Além disso, ficaram garantidas a soberania e a integridade territorial brasileiras, que haviam sido atacadas e ameaçadas com a invasão a essa mesma província e a tomada do Forte Coimbra pelos paraguaios.

Observamos, assim, que desde a vitória brasileira liberando o tráfego de embarcações no rio Paraguai, até os dias de hoje, o entendimento técnico e diplomático vem prevalecendo entre os países e alcançando elevados propósitos de não apenas garantir uma ampla liberdade de navegação nos rios da Bacia do Prata como, também, eliminar todos os entraves e restrições administrativas e regulamentares para desenvolver um comércio fluido e uma operação fluvial eficiente. (GUARANY, 2015, p. 36).

## **HISTÓRIA E EVOLUÇÃO DO PODER NAVAL BRASILEIRO**

Após o Grito do Ipiranga, a aceitação da independência brasileira não ocorreu de maneira instantânea em todos os núcleos socioeconômicos e culturais do

país. Na Cisplatina, na Bahia, no Maranhão e no Pará, dirigentes portugueses fiéis à corte portuguesa resistiram. Esses núcleos, dada a pouca integração territorial do país, se assemelhavam a ilhas, que, juntas, compunham o “arquipélago” Brasil. Em decorrência, criou-se, em setembro de 1822, a Esquadra Imperial, com os propósitos essenciais de consolidar a independência, garantir a soberania, manter a unidade territorial do Império e garantir as comunicações marítimas. Ou seja, urgia a aplicação de um Poder Naval, graças ao seu poder de fogo e sua mobilidade. “A liderança política, que representou e concretizou os interesses nacionais primeiros, identificou com clarividência o valor ímpar que o uso dos mares teria para o destino da Nação.” (VIANNA FILHO, 1995, p.19).

A Marinha brasileira, dessa forma, já nasceu num momento de instabilidade. Após as guerras de independência, ocorreram outros combates, em um curto espaço de tempo, que contribuíram para amadurecer o jovem poder naval. Foram eles a Campanha Cisplatina, a Balaiada, a Cabanagem, a Sabinada, a Revolução Praieira, a Revolução Farroupilha, a Guerra contra Oribe e Rosas e a Guerra da Tríplice Aliança, dentre outros. “Uma Marinha com ativa participação na formação da nacionalidade” (LEAL FERREIRA, 2015, p.2).

No início da República, por conta das inúmeras revoltas ocorridas e da crise econômica, conhecida como Encilhamento, a Esquadra brasileira sofria com uma progressiva desmobilização. Os orçamentos não eram suficientes para a modernização dos meios e para a criação de uma infraestrutura de apoio. Tal situação melhorou com a aprovação do Programa Julio de Noronha, em 1904, e do Programa Alexandrino, em 1906, que incluía navios encouraçados do tipo “Dreadnought”, o navio mais poderoso do mundo naqueles tempos, cruzadores e contratorpedeiros. Por conseguinte, a Esquadra de 1910 “representou um verdadeiro revigoramento militar e tecnológico da Marinha brasileira” (BRASIL, 2006, p.126). Pouco anos depois, foram incorporados quatro submarinos. Por esses meios, principalmente, a Marinha era composta durante as duas guerras mundiais no século XX.

O governo brasileiro permaneceu neutro nos três primeiros anos da Primeira Guerra Mundial. Embora o bloqueio sem restrições imposto pelo governo alemão, em janeiro de 1917, tivesse trazido um mal-estar e uma preocupação, pois o país dependia do mar para escoar a produção de café para a Europa e para os

Estados Unidos, o Brasil só rompeu relações diplomáticas com a Alemanha em abril deste mesmo ano, após o afundamento do Navio Mercante “Paraná”. A fim de proteger a navegação nacional, aliada e neutra, a Marinha atuou na guerra realizando patrulhamento do litoral brasileiro e de uma área marítima compreendida entre Dakar e Gibraltar, com subordinação ao Almirantado inglês.

No período entre guerras, mais uma vez a Marinha de Guerra vivia tempos difíceis, em face da falta de verbas condizentes para equipar e treinar as suas forças navais. Com isso, no início da Segunda Guerra Mundial, o Poder Naval brasileiro contava com praticamente os mesmos meios existentes na primeira e possuía uma grande vulnerabilidade para o enfrentamento de uma guerra antissubmarina como a que ocorria, desde 1939, nas águas do Oceano Atlântico, do Mar Mediterrâneo e do Mar do Norte.

O Brasil, mais uma vez, iniciara o conflito numa condição de neutralidade até passar a sofrer contínuos ataques de submarinos pertencentes ao Eixo Roma-Tóquio-Berlim em seus navios mercantes e, em janeiro de 1942, rompeu relações diplomáticas com os países que compunham o Eixo. Ao total, foram perdidos 33 navios, sendo três a quantidade de baixas da Marinha de Guerra, e 1458 homens no mar durante todo o conflito mundial.

A Marinha Mercante Brasileira exercia papel fundamental na economia nacional, seja no transporte de exportações, seja na manutenção do fluxo comercial entre as economias regionais, isoladas pela deficiência das redes rodoviária e ferroviária. Ao longo do conflito, sofreu ataques no Mediterrâneo e no Atlântico, inclusive em áreas próximas à costa do país. Portanto, passaram a ser organizados diversos comboios, que reuniam navios mercantes de navegação de longo curso e de cabotagem, escoltados por navios de guerra brasileiros e norte-americanos, além de uma intensa patrulha antissubmarina empreendida pelas forças aeronavais aliadas. Com isso, houve uma grande redução nas perdas dos navios de bandeira brasileira.

A aliança militar-naval estabelecida com os Estados Unidos, depois dos torpedeamentos de diversos navios brasileiros próximos à costa leste americana e nas Antilhas, trouxe consequências positivas para a Marinha, dentre as quais se destacam os aprendizados sobre a moderna guerra no mar, o uso de equipamentos mais sofisticados como o radar e o sonar, recebimento de diversos meios mais modernos e o início da reestruturação

da Intendência, que se desenvolveu a partir da percepção de que a logística é fundamental para a manutenção de uma força naval operando eficientemente. Por outro lado, foi provocada alguma dependência material e intelectual e certo desestímulo à construção naval.

Na década de 1950, foi assinado um novo Acordo de Assistência Militar com os Estados Unidos, que facilitou o recebimento de vários navios americanos, além de realizada a aquisição do Navio Aeródromo Ligeiro “Minas Gerais”, que trouxe a capacitação em operações aeronavais para a Marinha do Brasil.

No início dos anos de 1970, um programa possibilitou a aquisição de diversos navios no exterior, dentre eles quatro fragatas da classe “Niterói” e a retomada da construção naval no Brasil, com um navio-tanque e duas fragatas de tal classe.

Nos dias de hoje, as fragatas classe “Niterói” e “Greenhalgh” e a Corveta “Barroso” são dotadas de “s sofisticados sistemas de guerra eletrônica, com radares e sonares modernos e armados com mísseis antissuperfície e antiaéreo, além de avançado armamento antissubmarino” (BRASIL, 1997, p.18). Esses navios-escolta, ao lado dos navios de apoio logístico móvel, de desembarque e transporte, da Força de Submarinos e da Força Aeronaval são importantes meios da Esquadra, fundamentais para a consecução da missão da Marinha. Ressalta-se a troca do Navio Aeródromo “Minas Gerais” pelo “São Paulo”, o qual detém a capacidade de lançar e recolher aeronaves de asa fixa de interceptação e ataque.

Segundo a Estratégia Nacional de Defesa (END) (BRASIL, 2012), assinada em 2008, a constituição de uma força e estratégias navais que integrem os componentes submarinos, de superfície e aéreo é fundamental para resguardar o objetivo prioritário da estratégia de segurança marítima brasileira, a dissuasão. A END estabelece, também, que a tarefa básica do poder naval de negação do uso do mar deve receber prioridade em relação às outras e que o Brasil contará com uma força naval submarina de envergadura, pois o submarino é a arma capital para o cumprimento dessa tarefa. Para tanto, está em execução o Plano de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB), que prevê a incorporação de quatro submarinos convencionais da classe “Scorpène” e um de propulsão nuclear.

Uma das premissas básicas que orientam o PLANO ESTRATÉGICO DA MARINHA é a certeza de que nenhuma alteração geopolítica será capaz de modificar o papel funda-

mental do mar nem a sua importância crescente para a humanidade. Portanto, dispor o Brasil de um Poder Naval adequado, obtido por meio da capacitação logística, tanto material quanto humana, torna-se relevante para o desenvolvimento nacional, porquanto envolve projetos e acesso prático às tecnologias de ponta, as quais, em última análise, impulsionam o crescimento do Poder Nacional como um todo. (BRASIL, 1997, p.19).

## A AMAZÔNIA AZUL

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar garante ao Brasil soberania plena no Mar Territorial de 12 milhas náuticas e a soberania para fins de exploração, aproveitamento, conservação e gestão de todos os bens econômicos, vivos e não vivos existentes na água, solo e subsolo marinhos na Zona Econômica Exclusiva (ZEE), área que vai até 200 milhas náuticas da costa e pode se estender até o término da Plataforma Continental, se esta não estiver a mais de 350 milhas da costa.

Com o intuito de determinar essa área e enviar uma proposta para a Comissão de Limites da Plataforma Continental da Organização das Nações Unidas, foi instituído, em 1989, o Plano de Levantamento da Plataforma Continental, conhecido como LEPLAC, segundo o qual o Brasil tem direito sobre uma área de 4,5 milhões de quilômetros quadrados. “Devido às enormes dimensões, riquezas e vulnerabilidades destas águas, elas são hoje conhecidas como Amazônia Azul, em referência à Região Amazônica, igualmente extensa, rica e vulnerável, e às águas azuis do mar.” (FERREIRA, 2011, p.2).

As potencialidades apresentadas por essas águas são enormes e podem ser compreendidas a partir de quatro vertentes. A científica engloba, por exemplo, pesquisas científicas e energéticas. A ambiental é representada pela grande biodiversidade marinha. Já a econômica se traduz na grande parcela do comércio exterior efetivada pelo tráfego marítimo, no turismo, nos esportes náuticos e na exploração e exploração de recursos naturais e minerais, com destaque para o petróleo e a descoberta da área do Pré-Sal. Por fim, também existe a vertente soberania, marcada pela atuação do Poder Naval, que se traduz pelo atendimento a dois grupos de demandas estratégicas na defesa da Amazônia Azul, as ações na paz e as na guerra.

Para atender essa demanda com as ações de paz, o Poder Naval é empregado para a execução não só das tarefas constabulares, aquelas desenvolvidas pela Autoridade Marítima para o cumprimento das atribuições subsidiárias, tais como a garantia da navegação aquaviária e a orientação e controle da Marinha Mercante e de suas atividades, mas também das tarefas diplomáticas, que, para Vidigal (2006 apud FERREIRA, 2011, p. 55), são traduzidas como o “emprego político do Poder Naval” e envolvem, tradicionalmente, as ações de dissuasão, coação, ou até demonstração de alcance e potencial, tais como a cooperação com forças navais estrangeiras e a realização de missões humanitárias.

Embora as ações de paz sejam importantes, o principal emprego do Poder Naval manifesta-se nas ações de guerra. Nesse sentido, o Brasil adota como estratégia de defesa marítima prioritária a negação do uso do mar ao inimigo, e a Marinha deve prover a segurança do tráfego marítimo e contribuir para as ações de guerra na região amazônica.

Vidigal e outros (2006) argumentaram que o povo perdeu, ao longo do século XX, em certa medida, a sua mentalidade marítima. Porém, configura-se, nos dias de hoje, um momento de retorno dessa mentalidade com o conhecimento, por parte da Nação, do conceito de Amazônia Azul e das suas potencialidades.

## CONCLUSÕES

Desde sua formação, o Poder Naval foi uma importante ferramenta para a garantia da integridade territorial, da soberania e dos interesses nacionais, o que se evidenciou em inúmeros fatos históricos e cotidianos, por meio de diversas ações no mar. Hoje em dia, continua sendo fundamental para o país, haja vista, sobretudo, a sua atuação na defesa da Amazônia Azul.

O enfraquecimento da mentalidade marítima brasileira contribuiu para que o Poder Naval fosse preterido, em determinados momentos históricos. Atualmente, o conceito de Amazônia Azul vem contribuindo para o retorno dessa mentalidade, que reduziu ao longo do século XX. Porém, tal retorno deve se estabelecer cada vez mais no povo brasileiro.

Além disso, o passado e o presente mostram como o mar tem uma relação íntima com o Brasil e suas demandas estratégicas. Então, o aprimoramento dos meios e o preparo do pessoal devem ser tratados como cláusulas pétreas para o Poder Naval, de modo que a Marinha do Brasil possa ser moderna, balanceada, adequada e preparada para os desafios a serem enfrentados ao longo do século XXI. Nesse contexto político-estratégico, faz grande sentido a célebre frase de Rui Barbosa, o qual afirmou “Esquadras não se improvisam”.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRASIL. Ministério da Defesa. *Estratégia Nacional de Defesa*. Brasília, DF: 2012.
- \_\_\_\_\_. Serviço de Relações Públicas da Marinha. *Marinha do Brasil: Poder Naval*. Rio de Janeiro: Action, 1997.
- \_\_\_\_\_. Serviço de Documentação da Marinha. *Introdução à História Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: 2006.
- CESAR, William Carmo. *Uma História das Guerras Navais: o desenvolvimento tecnológico das belonaves e o emprego do Poder Naval ao longo dos tempos*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2013.
- FERREIRA, R. R. *Operações Navais no Século XXI: Tarefas Básicas do Poder Naval para a proteção da Amazônia Azul*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2011.
- GUARANY, Milton Benevides do. *A consolidação das hidrovias*. Informativo Marítimo. Rio de Janeiro: v.23, n.1, p.36-38, 2015.
- LEAL FERREIRA, Eduardo Bacellar. *Ordem de Serviço nº 4/2015*. Brasília, DF. Bono Especial. 2015.
- VIANNA FILHO, Arlindo. *Estratégia Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995.
- VIDIGAL et al. *Amazônia Azul: o mar que nos pertence*. Rio de Janeiro, São Paulo: Record, 2006.
- VIDIGAL, A. A. F. A campanha naval na Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai. *Navigador*, v.5, n.9, p.9-13, Rio de Janeiro, 2009.