



# POR UMA MARINHA OCEANICA

**CT (FN) Esley Rodrigues de Jesus**

Durante milênios a história do mundo testemunhou a ascensão e queda de impérios. Baseando sua força, basicamente, na expressão militar do poder nacional, essas potências globais descansaram na premissa realista de que apenas a força é capaz de manter o *status quo* e que, valendo-se da anarquia mundial (Bull, 2002), os mais aptos terão sempre a vantagem competitiva e “os fortes exercem o poder e os fracos se submetem” (Tucídides, 411 a.C.).

O mar sempre esteve no centro da discussão, uma vez que impérios globais (ou, dependendo do caso, regionais como os ateniense e romano) precisam garantir, acima de tudo, sua sobrevivência por meio do controle das linhas de comunicação. No mundo contemporâneo, com as distâncias diminuídas pela comunicação instantânea e a maior segurança jurídica do tráfego marítimo, o controle de áreas marítimas, mesmo com a ameaça da pirataria e do terrorismo, não parece ser um grande apelo para o desenvolvimento de uma marinha de guerra capaz de dotar o poder naval brasileiro de bons argumentos, haja vista os grandes investimentos que devem ser considerados como *trade-off*.

Legados pela motivação de cada um, Till e Mahan, dois estrategistas navais separados por século e meio de história, apresentam os elementos do Poder Marítimo nacional com diferente escopo: um, para justificar a construção de uma marinha de guerra capaz de defender o comércio nacional e outro, mais focado na manutenção de grande poder marítimo, ou seja, na capacidade de um país exercer sobre outras nações sua influência do mar ou pelo mar. Tanto a abordagem de Mahan quanto de Till estão largamente influenciadas pelo tempo em que foram escritas, e pelo ambiente geopolítico que as abraçaram.

O presente artigo visa trazer conceitos que promovam maior debate sobre o real papel da Marinha do



*Navios da Esquadra brasileira*

Brasil no contexto da Defesa Nacional, observando tanto o conceito de entorno estratégico golberyano quanto os objetivos nacionais de defesa. Perpassando por uma comparação entre Mahan e Till, também apresentaremos a abordagem de Richmond e Lambert, contextualizando, para a realidade brasileira, qual a postura sugerida a ser adotada pelo poder naval nacional. Concluímos que a estratégia naval brasileira deve constituir-se em um brocado alinhavado autóctone, agrupando características históricas e hodiernas, bem como os objetivos de nossa política externa e de defesa.

## **EVOLUÇÃO DA CONCEPÇÃO DE PODER NAVAL**

No afã de impulsionar a compreensão do mar como fonte de riquezas, tentando mudar a motivação “continentalista” dos Estados Unidos pós Guerra de Secessão, Mahan demonstra como o controle de áreas e linhas de comunicação marítimas foi determinante no estabelecimento dos grandes impérios. Desde a *Talassokratia* ateniense pré-2ª Guerra do Peloponeso, até a preponderância inglesa dos séculos XVII a XIX,

Mahan faz paralelos entre a obtenção de grande poder naval e a manutenção de um império mundial. Apesar da abordagem de posição e conformação geográficas, extensão territorial, tamanho e caráter da população e caráter do governo, Mahan, ao explicar este último, coloca em dúvida a capacidade de uma democracia manter altos custos com ativos militares. A necessidade de difusão da mentalidade marítima é o que acaba por tornar um sistema representativo tão essencial para o desenvolvimento do poder marítimo e, conseqüentemente, de um poder naval, haja vista a necessidade da manutenção da tradição democrática.

Os britânicos, como os fenícios (enterrados em um território cercado por cordilheiras e o Mediterrâneo), atenienses (que acabaram por isolar-se do mundo por determinação e desejo de Temístocles com a construção de uma muralha que ligava Atenas ao Pireu) e portugueses (privados de largos recursos em terra e com extensões do litoral vulneráveis a ataques externos) desenvolveram rapidamente meios de sobreviver no mar, levando, a reboque, a formação de pujante marinha de guerra.

Como exposto por Andrew Lambert (2018), desde os fenícios até hoje, um sistema de governo inclusivo e transparente é condição *sine qua non* para o desenvolvimento e perenidade da construção e indústria navais. O fim do século XIX e início do XX representou esta máxima, com o aumento do investimento naval dos Estados Unidos e Inglaterra, nações que ainda hoje estão no topo do poder naval mundial. Obviamente que Till, com sua visão contemporânea aprimorada pelas guerras mundiais e a Guerra Fria, conseguiu abordar elementos que estão mais ligados às condições hodie-

de poder destrutivo, guiados por satélites e, por vezes, lançados de plataformas submersas). Não se deve descartar, também, o relevante papel desempenhado pela aviação (comprovado na Batalha do Atlântico) e por baterias de terra (como hoje presenciamos no sistema *anti-acess/area denial* – A2/AD – chinês) em seu design.

## MUDANÇAS TECNOLÓGICAS E SOCIAIS

A oportunidade de exploração/exploração do mar por meio das novas tecnologias hoje disponíveis transformou o papel e aumentou a importância das águas



*Missil lançado de plataforma submersa*

nas. A tecnologia, por exemplo, outrora “padronizada” entre as nações, hoje apresenta forte barreira à entrada de novos *players* no comércio marítimo. A tecnologia também oferece pontos de inflexão bastante relevantes na capacidade de projeção de poder, inexistentes na época de Mahan (mísseis balísticos com alto

territoriais e até mesmo das águas internacionais. A nova corrida por minerais no fundo dos oceanos traz nova luz sobre as marinhas de guerra sendo, portanto, um elemento comum para todos os países com capacidade de cancelar esta exploração em zonas de *mare nullum*.

Dando maior acesso às riquezas marinhas, as tecnologias abrem caminho para uma nova concepção da utilização do poder naval, haja vista que estas mesmas tecnologias são peças fundamentais na quantidade de recursos disponíveis, outro fator elencado por Till. Matérias-primas, antes menos complexas de serem utilizadas e encontradas na natureza, hoje são manipuladas por poucas nações, permitindo que o abismo entre os países continue, e até mesmo se amplie. Tecnologias na confecção de turbinas, sistemas de navegação e na formação de recursos humanos são primordiais para a formação de um poder marítimo e de um poder naval.

O tamanho da população, em que pese ser relevante no nível de riqueza produzida e no consumo interno, torna-se cada vez menos importante quando olhamos como as novas plataformas marítimas funcionam. Navios mercantes que navegam remotamente, portos automatizados e *tracking* simultâneo permitirão menor número de pessoas na indústria marítima, com implicações diretas nas marinhas de guerra. Submarinos e navios-capitânia com propulsão nuclear mitigaram o peso que a posição geográfica e a extensão territorial tinham no cômputo do poder marítimo, já que países com a tecnologia necessária conseguem manter indefinidamente no mar, em pontos estratégicos do comércio mundial, plataformas capazes de projetar poder, exercendo o controle de áreas e linhas de comunicação marítimas, e a vigilância sobre o espaço aéreo sobrejacente. Tendo estudado os estragos ao comércio mundial realizados por Von Spee e Von Müller em 1914 no Pacífico Sul e Índico, e Dönitz durante a Batalha do Atlântico, Till também avalia a influência da *Heartland* na balança de poder durante a Guerra Fria.

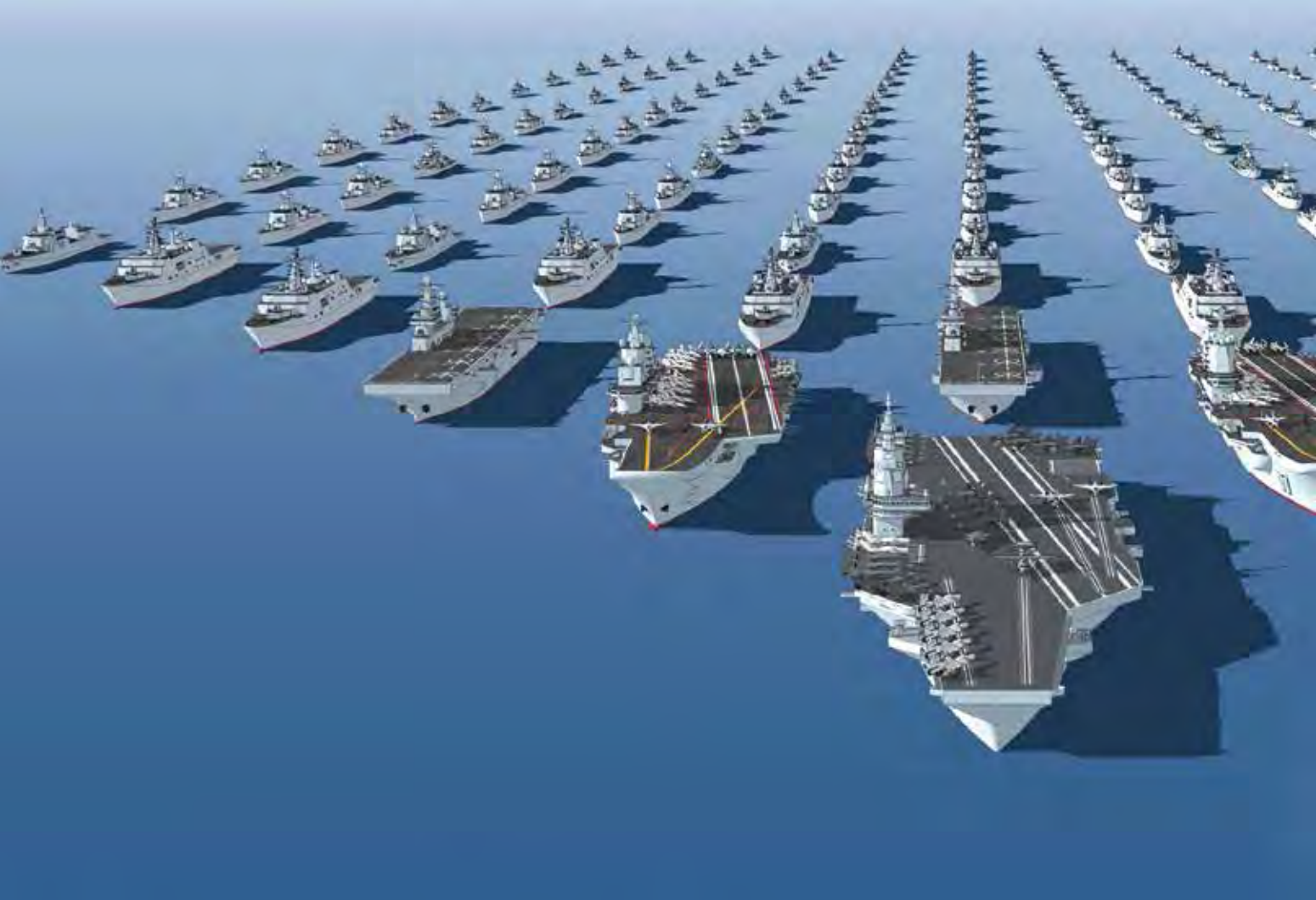
O século XX, dados seus conflitos mundiais, causou grande disrupção quanto à forma de desenvolvimento do poder marítimo nacional e, conseqüentemente, do poder naval. As mudanças tecnológicas, políticas, doutrinárias, econômicas e sociais do século XX permitiram que países com características mahanianas inexistentes passassem a oferecer grande força no mar, enquanto

outros já consagrados pela história tornaram-se potências navais obsoletas. O aumento expressivo da inclusão política na maior parte dos *players* globais representou o incremento da participação popular nas escolhas políticas relativas a orçamentos de defesa, essenciais para a manutenção das forças armadas, sobretudo de uma força naval atualizada.

## UMA MARINHA OCEÂNICA PARA UM PODER CONTINENTAL

Mudanças culturais, perceptíveis pelas obras de arte, festas e representações, e até mesmo nas figuras de moedas cunharam as condições favoráveis ao desenvolvimento de um poder marítimo e de um poder naval (Lambert, 2018). Foi exatamente a diminuição da cultura marítima ateniense, e sua tendência a tornar-se um poder continental que fez Esparta cair na Armadilha de Tucídides (Allisson, 2017), sendo neutralizada por uma coalização que unia Esparta à Pérsia, antiga inimiga das potências gregas durante as Guerras Médicas. As diferenças básicas entre a abordagem dos elementos do poder marítimo de Mahan e Till estão intrinsecamente ligadas à motivação de cada um. Para o Brasil, contudo, faz-se mister considerar os motivadores de uma marinha de poder continental com capacidade de projeção global, essencial à sua sobrevivência.

Além dos Estados Unidos, que apenas conseguiram efetivar a “globalização” de sua marinha após duas guerras mundiais, a União Soviética conseguiu dispor seu acervo naval em todos os oceanos do globo durante a Guerra Fria, por intermédio da concepção de Gorshkov. Comandante da Marinha por quase quatro décadas, foi o grande artífice da Marinha soviética, contrapondo-se à Marinha norte-americana (Polmar, Brooks e Fedoroff, 2019). A visão de Gorshkov, bem como a chinesa atual, estava baseada na capacidade de oferecer uma defesa ativa ao território soviético, além de intimidar o contendor por meio de projeção de poder global. A implantação deste constante estado de *deterrence* foi essencial ao equilíbrio que contribuiu para impedir (e ainda contribui, de certa forma) o confronto entre as grandes potências. Apesar da capacidade de projeção da Marinha soviética, materializada tanto em seus mísseis balísticos quanto em seu Corpo de Fuzileiros Navais (Carrol, 1977), ficou claro que seus principais pontos focais de esforço espalhavam-se em suas franjas territoriais (Mar Negro, Báltico, Cáspio, Egeu, Orkhotsk, Bering e Ártico), como um poder continental clássico.



O erguimento da China no fim do século XX se mostra bastante parecido com o norte-americano, uma vez que, conseguindo garantir sua hegemonia em seu mar territorial com a tecnologia A2/AD, a Marinha do Exército de Libertação Popular da China (People's Liberation Army Navy – PLAN) agora projeta seus navios em pontos caros à sua cadeia de suprimentos, como os Golfos de Aden e Omã, oceanos Pacífico e Ártico. Na vanguarda tecnológica de inteligência artificial e processamento de dados, consegue contrapor-se, como a soviética jamais conseguiu, às marinhas ocidentais (visão de Huntington), permitindo uma projeção híbrida entre seu poder brando (como levar seu navio-hospital ao Chile, África e Venezuela) e duro (patrulha contra piratas ao sul do Oriente Médio) (Cheng, 2011).

Assim como os Estados Unidos, a República Popular da China consegue desenvolver seu poder marítimo e naval como um híbrido entre o poder continental, cujo ícone maior seria a marinha de Pedro II Romanov, desenhada para campanhas internas e defesa aproximada e o poder marítimo britânico, capaz de projetar-se em qualquer lugar do mundo, transformando o litoral inimigo em seu limite de projeção (Corbett, 1911). Sem

o intuito de fundar colônias ou conquistar territórios, mesmo que sua *Belt and Road Initiative* possa parecer imperialista (Enderwick, 2018), a PLAN possui projeção global em conjunto com seus projetos estratégicos (Ferdinand, 2016), permitindo não só uma nova ordem regional em torno de sua economia e de sua influência tecnológica (Callahan, 2016), como também a sensação ocidental de que ela representa uma ameaça (Allisson, 2017).

## CONCLUSÃO

O que motiva a formação de uma grande Marinha de Guerra (poder naval), muitas vezes não motiva a de uma grande marinha (poder marítimo). Os avanços tecnológicos e as novas conformações políticas e financeiras permitem que concluamos que a atual potência hegemônica (Estados Unidos da América) e o aspirante a potência (China) seguem exatamente esta cartilha, bem como o antigo *hegemon* dos mares, a Grã-Bretanha.

O Brasil, apesar de ampla linha de costa e posição geográfica favorável, não possui, até a presente data, aceitação popular suficiente, sequer tecnologia, para



**Arte em 3D da nova frota chinesa:  
navios atuais e os planejados  
(Fonte: [naval.com.br](http://naval.com.br))**

a construção de uma pujante força naval, tampouco para o desenvolvimento de facilidades necessárias a abrigar um poder marítimo de peso. Diminuição de custos no comércio exterior e nacional, geração de empregos diretos e indiretos, aumento da presença de nossa bandeira no mundo e maior força diplomática e econômica no cenário internacional são pontos fortes de se possuir um poder marítimo respeitado e eficiente, sem a necessidade preliminar de aumento dos impopulares e politicamente desgastantes investimentos em forças navais.

Mesmo como poder continental clássico, o Brasil pode e deve possuir uma marinha capaz de realizar suas tarefas básicas (negar o uso do mar ao inimigo; controlar áreas marítimas; projetar poder sobre terra; e contribuir para a dissuasão) e incluí-lo como *player* global. É preciso, contudo, que a Marinha seja reorganizada e reorientada “de modo a que esteja preparada para desempenhar sua missão constitucional de defesa da Pátria no contexto dos riscos e ameaças do século XXI” (Amorim, 2012), e alinhada aos objetivos nacionais contidos tanto no artigo quarto de nossa Magna Carta quanto no capítulo quarto de nossa Política Nacional

de Defesa, posto fazer-se mister que haja uma Marinha de Guerra adequada para garantir a independência nacional, igualdade entre os Estados e a defesa da paz. Autonomia tecnológica, contribuição para a estabilidade regional e mundial e projetar poder nacional apenas podem ser efetivados com um poder naval à altura dos propósitos nacionais, positivados nas leis e na constituição. ■

## REFERÊNCIAS

AMORIM, Celso. Defesa Nacional e Pensamento Estratégico Brasileiro. Revista Política Hoje, Vol. 21, n. 2, 2012

BULL, Hedley. A Sociedade Anárquica. São Paulo: Editora UNB, 2002.

CALLAHAN, William A. China's Belt and Road Initiative and the New Eurasian Order. Policy Brief. n. 22. Norwegian Institute of International Affairs, 2016.

FERDINAND, Peter. Westward ho - the China dream and 'one belt, one road': Chinese foreign policy under Xi Jinping. International Affairs v. 92, n. 4 p. 941-957. Oxford, 2016.

ENDERWICK, Peter. The economic growth and development effects of China's One Belt, One Road Initiative. Strategic Change. n. 27, p. 447-454. 2018.

CHENG, Dean. Sea Power and the Chinese State: China's Maritime Ambitions. Background, n. 2576. The Heritage Foundation, 2011.

MCNERNEY, Michael et al. National will to fight: Why some states keep fighting and other don't. Santa Monica: RAND Corp, 2018.

CARROL, J. J. The Soviet Naval Infantry. Fort Leavenworth, Kansas: US Army Command and General Staff College, 1977

TILL, Geoffrey. Seapower: A Guide for the Twenty-First Century. 2nd Edition. New York: Routledge, 2009.

CORBETT, Julian S. Some Principles of Maritime Strategy. London: Pantianos Classics, 2017.

ALLISON, Graham. Destined for war: Can America and China escape Thucydides's Trap? New York: Mariner Books, 2018.

LAMBERT, Andrew. Seapower States: Maritime Culture, Continental Empires, and the Conflict That Made the Modern World. London: Yale University Press, 2018.

POLMAR, Norman; BROOKS, Thomas; FEDOROFF, George. Admiral Gorshkov: the man who challenged the U.S. Navy. Annapolis, Maryland : Naval Institute Press, 2019.