

6-C-8

07

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Curso C-PEM/91

Partido -

Solução do P-III-4 (Mo) MONOGRAFIA

Apresentada por

.....
RALPH RABELLO DE VASCONCELOS ROSA

.....
Capitão-de-Mar-e-Guerra

.....
NOME E POSTO



RIO DE JANEIRO

19...91.....

6-e-8

AC: 65255
EX: 91095

A ESTRATÉGIA NAVAL BRASILEIRA

RALPH RABELLO DE VASCONCELLOS ROSA
Capitão-de-Mar-e-Guerra

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1991

✓

MM - EGN
BIBLIOTECA
20/09/1992
3.184

GN-00009580-5

Prezado Leitor

Ao retirar o material bibliográfico, você se torna responsável por ele. Esperamos que faça bom uso e que tenha cuidado, pois se houver qualquer dano ou extravio do mesmo, você será o responsável pela reposição.

TEMA: A ESTRATÉGIA NAVAL BRASILEIRA



- Tópicos a abordar: - Aspectos históricos;
- A Estratégia naval brasileira nas décadas de setenta e oitenta;
 - A estratégia naval brasileira nos próximos dez anos;
 - Visão prospectiva da atuação da MB em tempo de paz e em épocas de crise e guerra;
 - Sugestões para o reaparelhamento e o preparo das Forças Navais Brasileiras.

Proposição: Relatar a evolução do pensamento estratégico naval brasileiro e apresentar fatores que a influenciaram. Propor cenários prospectivos de emprego do poder naval brasileiro. Apresentar sugestões para o preparo e emprego desse poder.

FICHA CATALOGRÁFICA

ROSA, Ralph Rabello de Vasconcellos

A Estratégia Naval Brasileira - Rio de Janeiro: EGN, 1991

Bibliografia

Monografia: C-PEM, 1991

1. Aspectos Históricos. 2. Uma Concepção Estratégica Naval.
3. Análise Conclusiva e Sugestões.

I. Brasil Escola de Guerra Naval. II. Título

EXTRATO

O trabalho relata a evolução da estratégia naval brasileira ao longo de nossa história, enfatizando seus fatores condicionantes.

Procura identificar nossos interesses marítimos, suas vulnerabilidades, antagonismos e ameaças, a partir da situação atual e num horizonte prospectivo de dez anos.

Cria cenários hipotéticos, dentro do período considerado, envolvendo situações de guerra generalizada, limitada e ocorrência de crises.

Analisa o papel da Marinha em tempo de paz, seu emprego político e atuação junto à sociedade.

Propõe sugestões para o preparo e aplicação do poder naval.

ÍNDICE

| | |
|---|-----|
| Introdução | V |
| CAPÍTULO 1 - Aspectos Históricos | 1 |
| CAPÍTULO 2 - Uma Concepção Estratégica Naval..... | 16 |
| CAPÍTULO 3 - Análise Conclusiva e Sugestões..... | 30 |
| | |
| ANEXO A - Linhas de navegação | A-1 |
| ANEXO B - Áreas críticas e Pontos Focais | A-2 |
| ANEXO C - Resumo das Estratégias Navais Clássicas | A-3 |
| | |
| BIBLIOGRAFIA - | A-4 |

INTRODUÇÃO

A estratégia naval brasileira é um tema absorvente que engloba, necessariamente, um estudo dos aspectos históricos que a condicionaram ao longo dos anos.

Representa também um desafio emocionante à criatividade naval, na medida em que recursos escassos devem ser manipulados com precisão e inteligência, na obtenção e aplicação dos meios navais que serão utilizados na defesa de um litoral extenso, faceando um oceano onde existem importantes interesses nacionais.

Nosso comércio exterior é a seiva vital de que se alimenta a árvore de nosso desenvolvimento sócio-cultural e precisa ser defendido em caso de conflito.

Procuramos, neste trabalho, relatar a evolução do pensamento estratégico naval desde a Independência até os dias atuais. A seqüência cronológica, sempre que possível, foi utilizada e buscou-se apontar apenas os aspectos de maior interesse ou aqueles que por sua repercussão futura deveriam ser citados.

A abordagem com que tratamos os assuntos referentes às concepções estratégicas e preparo dos meios navais foi, propositadamente, superficial e isenta de detalhes ou dados que pudessem dar ao trabalho classificação sigilosa.

Entende o autor que o momento em que vivemos exige o entendimento e a compreensão de toda a sociedade, através de um debate franco, ostensivo e honesto, dos problemas navais.

Buscamos enfatizar a importância de uma base industrial que nos possibilite a nacionalização dos meios com a participação da empresa privada.

A necessidade de uma vontade política forte, capaz de gerar os recursos necessários à obtenção de uma Esquadra moderna e condizente com as reais necessidades do país, numa visão prospectiva para os próximos dez anos, representa meta imprescindível.

No período considerado, procuramos identificar cenários hipotéticos de guerra generalizada, limitada e a ocorrência de crises, analisando a possi-

vel atuação da Marinha, os recursos necessários e as estratégias adequadas.

Partindo da constatação de que a estratégia deve estar subordinada à política, sintetizamos alguns interesses nacionais com suas vulnerabilidades, condicionando as nossas possibilidades ao quadro econômico atual e verificando a necessidade de uma Política de Defesa.

Ressaltamos a importância do desenvolvimento científico e tecnológico, sua aplicação nos sofisticados meios navais modernos e os sucessos já alcançados neste setor.

Enfatizamos os problemas decorrentes da falta de aviação embarcada diversificada, analisando suas causas e consequências para as operações navais.

Finalmente, citamos alguns tópicos em relação ao emprego político do poder naval e sua importância nos tempos de paz.

O trabalho se encerra com a análise conclusiva de diversos assuntos tratados no texto e sugestões do autor para o preparo e emprego do poder naval.

CAPÍTULO 1

ASPECTOS HISTÓRICOS

19 de abril de 1823!

A lua em quarto crescente ea brisa de terra assistiam à partida dos navios que, sob o comando de Cochrane, deixavam o porto do Rio de Janeiro.

Levavam consigo a esperança da recém-criada nação brasileira e simbolizavam o esforço inaudito realizado com o objetivo de formar uma Esquadra, em tempo extremamente curto, capaz de opor-se às forças portuguesas.

O Brasil da época possuía cerca de quatro milhões e meio de habitantes, espalhados pela faixa litorânea em cinco núcleos principais: na Bahia, no Rio de Janeiro, no Recife, no Pará e Maranhão, e em Montevideu.

Desses, apenas o Rio de Janeiro, englobando São Paulo e Minas Gerais, era inteiramente fiel ao Imperador (12:6).

As comunicações por terra eram difíceis e o país configurava um verdadeiro arquipélago, onde contatos com a metrópole eram mais freqüentes que entre os próprios núcleos.

Devemos à visão de José Bonifácio a decisão política de se obter uma Esquadra forte, como meio imprescindível na manutenção da integridade territorial e na defesa de represálias por parte de Portugal.

Navios portugueses, apresados nos portos e recuperados no Arsenal da Corte, formaram o embrião de nossa Força Naval. A eles, somamos aqueles obtidos através de subscrição pública e compra no exterior (25:3).

Deparamo-nos, então, com o grave problema de pessoal para tripular os navios.

Aos brasileiros era praticamente vedado o acesso à Marinha Portuguesa, sendo, portanto, muito difícil a tarefa de recrutá-los e dar-lhes a necessária instrução e experiência, devido à premência de tempo.

Por outro lado, os portugueses que haviam jurado lealdade ao Imperador, não gozavam da confiança dos chefes num embate contra seus compatriotas.

Tal desconfiança justificava-se em fatos concretos, já ocorridos por ocasião da expedição comandada por Delamare, com destino à Bahia (12:7).

Neste momento crucial da nacionalidade brasileira, foi notável a contribuição de Caldeira Brant em Londres, que contratou e enviou para o Brasil oficiais e marinheiros ingleses, além do material imprescindível à recuperação e modernização dos navios.

O Primeiro Almirante da Esquadra Imperial, Lord Alexander Thomas Cochrane, estando disponível após Campanha Naval no Pacífico, onde foram libertados do jugo espanhol Chile e Peru, aceitou o convite feito pelo governo brasileiro para liderar nossa Esquadra.

A cidade de Salvador, onde se encontravam as principais forças portuguesas, estava sitiada por terra e dependia de suas comunicações marítimas como fonte vital dos recursos necessários a sua manutenção.

João das Botas, com sua flotilha de saveiros, hostilizava o abastecimento da cidade através da Ilha de Itaparica.

Restava-lhes apenas o auxílio da Metrôpole, e notícias alarmantes indicavam o preparo em Portugal de um ataque ao Brasil.

A 4 de maio de 1823, a Esquadra Brasileira defronta-se com a Esquadra Portuguesa comandada por Pereira Campos.

Após um combate naval clássico, onde as forças em oposição buscaram, sem êxito, uma decisão estratégica, Cochrane concentrou seus navios em Morro de São Paulo e manteve rigoroso bloqueio ao Porto de Salvador.

Perdidas as esperanças de receber auxílio da metrôpole e carentes de toda sorte de recursos, abandonaram os portugueses a cidade de Salvador, em 2 de julho, sendo perseguidos pela Esquadra Brasileira que, realizando ações de desgaste/corso, aprisionou e fez regressar um terço dos navios do comboio e da força que se destinava a desembarcar no Maranhão.

A seguir, foram dominados os focos rebeldes no Maranhão, no Pará e em Alagoas, com a Marinha usando de forma magistral o emprego político do poder naval e a dissuasão, além do apoio às tropas terrestres.

Na Guerra da Cisplatina, a Marinha Imperial bloqueou o Rio da Prata e manteve diversos combates com a Esquadra inimiga.

Apesar dos navios não serem adequados à operação nesta área, repleta de bancos e baixios, conseguiu destruir o núcleo da força naval adversária e obrigar as Províncias Unidas do Rio da Prata a negociarem a paz.

Enfrentou também, nesta fase, a guerra de corso movida contra o nosso tráfego marítimo, levada a efeito por mercenários estrangeiros contratados pelo governo de Buenos Aires.

Observamos, com nitidez, que no período citado não existia propriamente uma concepção estratégica naval brasileira e sim uma forte influência britânica, fruto da própria composição da oficialidade dos navios.

O bloqueio, com o objetivo de isolar o inimigo de fontes de suprimento e forçá-lo a buscar a batalha decisiva, foi a tônica dominante na estratégia adotada.

Vimos, também, a exploração do êxito na perseguição feita pela Fragata Niterói às forças portuguesas, utilizando o que hoje convencionamos chamar de corso, quando dirigida aos navios mercantes e desgaste contra forças inimigas.

Ressaltamos também o fato de existir uma ameaça perfeitamente identificada em relação aos adversários e uma vontade política forte no sentido de neutralizá-la, não só da elite política mas de todo povo brasileiro.

No campo logístico, a prontificação dos navios foi factível em virtude de existirem no Brasil estaleiros perfeitamente atualizados em relação à tecnologia necessária.

Segue-se o período das Regências, com diversas rebeliões ao longo de nosso território, onde a Marinha participa ativamente no transporte de tropas, bloqueio e apoio às operações militares.

Em Pernambuco, tivemos a Setembrada (1831), Novembrada (1831) e Abri-lada (1831); no Pará, a Cabanagem (1835 a 1839); no Rio Grande do Sul, a "Guerra dos Farrapos" (1835 a 1845); na Bahia, a Sabinada (1837 a 1838), e no Maranhão, a Balaiada (1838 a 1841).

Desses conflitos, todos de cunho separatista, apenas os Farrroupilhas possuíam poder naval, o que levou as Forças Imperiais ao bloqueio do Porto

do Rio Grande e a embates navais na Lagoa dos Patos e Rio São Gonçalo para a libertação de Porto Alegre.

Ficou célebre a batalha de Laguna, após o sucesso de Garibaldi em transportar por terra seus lanchões e romper o bloqueio imperial.

A principal característica deste período é a luta pela integridade territorial e unidade nacional, com oficiais brasileiros no comando de diversos navios.

No campo externo, sofriamos humilhações por parte da Inglaterra, que baseada em tratado de 1826, fiscalizava e apreendia navios suspeitos de tráfico de escravos. Tais ações ocorriam até mesmo dentro de nossos portos.

As grandes potências, priorizando seus interesses na África e Ásia, os problemas internos na Argentina e o reconhecimento da nossa independência por parte de Portugal deram, no entanto, ao período da Regência, relativa tranquilidade no campo externo, levando o governo a diminuir gastos militares

A construção naval foi afetada pela ausência de estímulo visando à modernização da Esquadra. Apesar de tudo, mantínhamos em Angola a Divisão Naval do leste destinada a combater o tráfico de negros, cerca de cinco navios no Uruguai e atividade constante na repressão às revoltas internas.

Com o advento da maioria de D. Pedro II, em 1840, ocorreu uma tendência à pacificação das revoltas provinciais, o que aconteceu no final da década.

A partir daí, no campo externo, vimo-nos obrigados a enfrentar a tirania do ditador argentino Rosas, que lutava pelo retorno do Uruguai às Províncias Unidas do Rio da Prata.

O Brasil, desde a guerra da Cisplatina, seguia como parâmetro de sua política externa em relação ao Cone Sul, a manutenção da Independência do Uruguai e Paraguai, com o intuito de evitar que estes países, unidos à Argentina, pudessem opor ao Império um poder nacional semelhante ao seu.

Lutamos ainda, no campo político, pela preservação de nossa soberania contra a interferência britânica no que se refere ao tráfico de escravos e

aos abusos cometidos pelos ingleses que culminaram com a " Questão Cristie, em 1862.

Cabe, neste ponto, uma análise das profundas transformações tecnológicas que estavam ocorrendo e suas repercussões no meio naval a partir, principalmente, da segunda metade do século XIX.

A propulsão a vapor substituía paulatinamente a vela, dando aos navios mobilidade cada vez maior em que pese a dependência logística à lenha e posteriormente ao carvão, utilizados como combustível.

Constituiu-se o carvão, indisponível no Brasil da época, em obstáculo ao nosso desenvolvimento. A princípio, trazendo limitações a sua utilização como combustível e, posteriormente, como elemento essencial à fabricação do aço.

A utilização de hélices, em substituição às incômodas rodas de pás laterais, permitiu melhor aproveitamento do espaço para canhões.

Em paralelo, vislumbrava-se a necessidade de formar especialistas capazes de operar e manter as máquinas com segurança e confiabilidade.

A logística se complicava com a tarefa de prover combustível e sobresalentes a fim de manter operando os navios.

No que se refere ao armamento, o canhão de alma lisa foi substituído pelo de alma raiada e o projétil aperfeiçoado, continuamente, no desafio que passou a existir entre couraça e canhão.

Enquanto os navios evoluíam da madeira com a proteção de chapas de ferro, até a construção da totalidade do casco em ferro, e posteriormente, em aço, os projetis assumiam formas cônicas e, por fim, utilizavam ogivas ocas contendo explosivos.

O carregamento pela culatra também proporcionou avanço considerável na utilização do armamento, que passou a ser protegido por barbelas e, afinal, montado em torres giratórias.

Cabe ainda lembrar o desenvolvimento da pólvora, que propiciou maior velocidade inicial aos projetis, determinando a construção de canhões com tubo alma mais longos.

O aparecimento do torpedo auto-propulsado, dos torpedeiros, das baterias

secundárias de tiro rápido, do submarino, completam o extraordinário avanço tecnológico trazendo à construção naval brasileira, um enorme desafio.

A partir de 1850, a Marinha já havia incorporado alguns pequenos navios a vapor, utilizados na repressão ao tráfico de escravos e como Correio.

A Flotilha Naval, sediada em Montevideu, foi reforçada com alguns navios desse tipo, em virtude da pressão exercida pelas desavenças com as Províncias Unidas do Rio da Prata.

Com o início das hostilidades, a passagem de Tonelero, vital ao desencadeamento das ações terrestres após a transposição do rio Paraná, testemunha a participação decisiva dos navios a vapor e leva a nossa Marinha a adquirir no exterior navios modernos e de pequeno calado para operações fluviais, ao mesmo tempo em que tenta capacitar o Arsenal do Rio de Janeiro a construí-las. ①

O objetivo estratégico brasileiro foi obtido com a assinatura de um Tratado, assegurando a navegação do Rio da Prata aos navios brasileiros. ②

Na década de sessenta, a Marinha já possuía metade de seus navios com propulsão a vapor

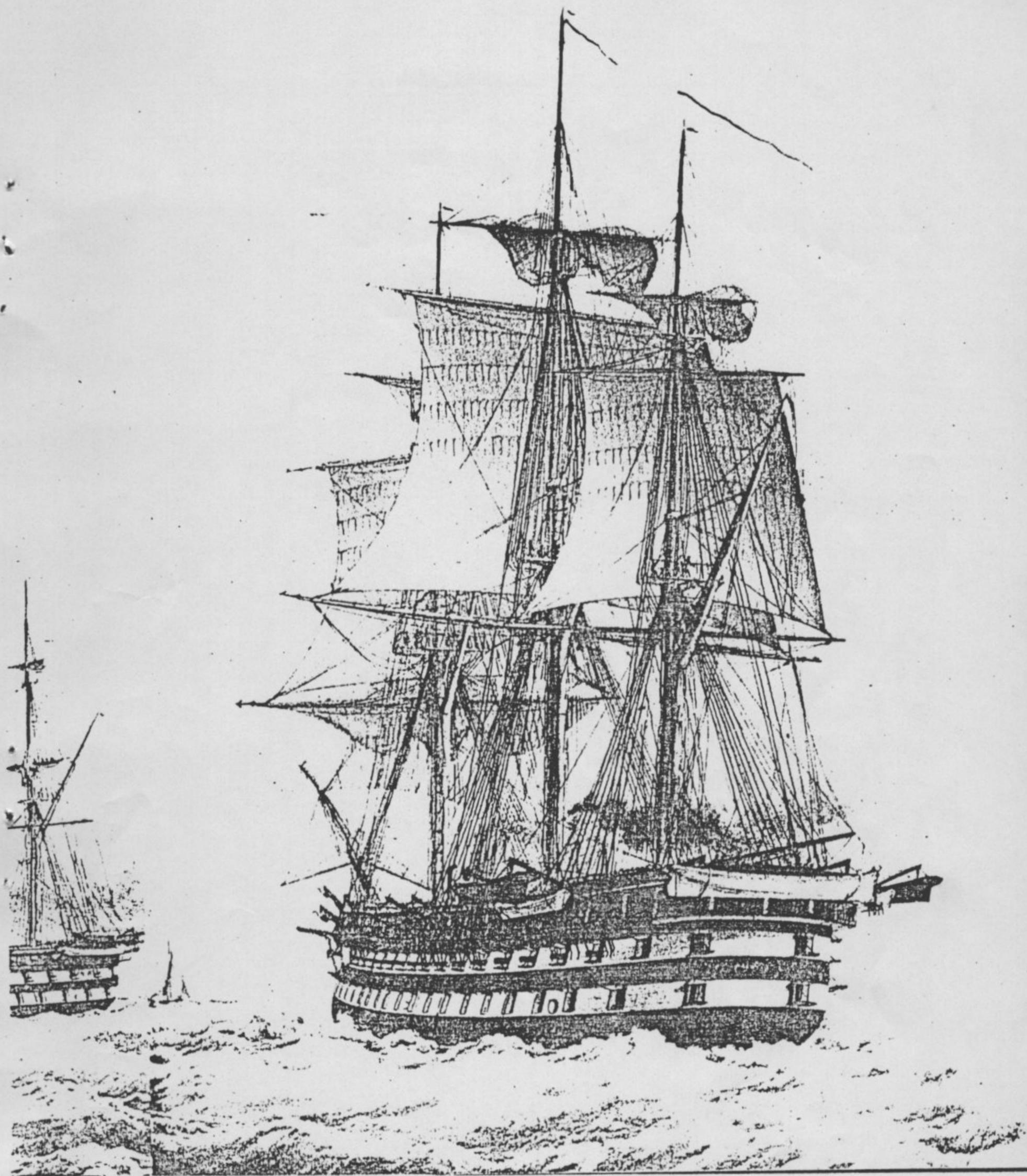
Em 1862, um navio inglês encalhado nas costas do Rio Grande do Sul, induziu o cônsul inglês Cristie a fazer exigências absurdas ao governo brasileiro. O incidente foi agravado com a prisão de oficiais no Rio e a captura de navios mercantes brasileiros na entrada da barra, à guisa de indenização. ③

A revolta popular evoluiu para ataque às propriedades inglesas na cidade e acarretou o rompimento das relações diplomáticas com a Inglaterra.

Em 1864, esgotadas as tentativas diplomáticas do governo imperial no sentido de acabar com as hostilidades de Aguirre contra proprietários rurais brasileiros, a Marinha bloqueou os portos uruguaios.

Nossos navios subiram o Rio Uruguai e contribuíram, através bloqueio fluvial, para a rendição de Salto e a tomada de Paysandu.

Nessa mesma época, os paraguaios apresaram o vapor "Marquês de Olinda" e invadiram o território de Mato-Grosso, iniciando a "Guerra do Paraguai".



NAU DO SÉCULO XIX

FONTE: FIGHTING SHIPS

V

Estrategicamente, necessitava o Paraguai garantir sua saída para o mar, a fim de manter o fluxo de suas importações e o recebimento de dois encouraçados que encomendara na Inglaterra.

Tamandaré, então no comando de nossas Forças Navais, formalizou o bloqueio do rio Paraguai, isolando-o completamente.

O Paraguai havia se preparado para o conflito e contava com cerca de cem mil homens em armas, quatorze navios a vapor, chatas artilhadas e outras unidades menores, num total de cento e vinte canhões.

Das várias ações desencadeadas nesta guerra, enfatizamos a batalha do Riachuelo e a passagem de Humaitá, pela repercussão que tiveram no desenrolar do conflito.

Em Riachuelo, fomos atacados pelos navios paraguaios e atraídos a uma cilada, onde uma bateria escondida na barranca do rio, fazia verdadeiros estragos em nossos navios.

Jogava-se ali muito mais que a sorte de uma batalha, pois se a Esquadra Brasileira fosse destruída o Ditador Solano Lopez teria acesso ao porto de Montevideu e, com sua audácia, seria capaz de trazer a guerra ao nosso litoral.

Felizmente para nós, a criatividade de Barroso ao investir a toda marcha com a Fragata "Amazonas", abalroando e afundando os navios paraguaios, num trecho do rio onde a navegação era difícil e perigosa, deu ao Brasil não só a glória da vitória como também decidiu o domínio do rio Paraguai em favor do nosso país.

Após Riachuelo, o apoio logístico às nossas tropas estava garantido e a vitória final seria apenas uma questão de tempo.

Restavam, no entanto, diversas fortificações nas margens que Solano Lopez, cuidadosamente, mandara edificar.

Dentre elas, sobressaía a de Humaitá por sua fama de inexpugnável, tanto por suas características de localização e construção como pela existência de correntes, barrando a passagem pelo rio.

Tivemos que aguardar a chegada de navios apropriados antes de tentar a ultrapassagem, fato que afinal foi conseguido e obrigou o abandono da

fortaleza.

Se Riachuelo foi um exemplo de Batalha Decisiva, a passagem de Humaitá representou, sem dúvida, o ponto de inflexão da guerra.

É digno de nota que dos três encouraçados e três monitores que realizaram a passagem de Humaitá, apenas um não havia sido construído no Brasil.

O abastecimento das forças em campanha vinha de Buenos Aires e Montevideu, através de um estabelecimento naval montado nesta última cidade.

É curioso notar que a Guerra do Paraguai serviu para desenvolver estas regiões e mudar a influência brasileira no Cone Sul, ao término do conflito.

Outro fato notável é que saímos do confronto como a quinta Marinha do mundo em número de navios, sobrepujada apenas pela Inglaterra, Estados Unidos da América (EUA), Rússia e Itália.

Era o resultado de um desenvolvimento contínuo por cerca de meio século de lutas, possuindo setenta e cinco navios e sete mil e duzentos homens embarcados.

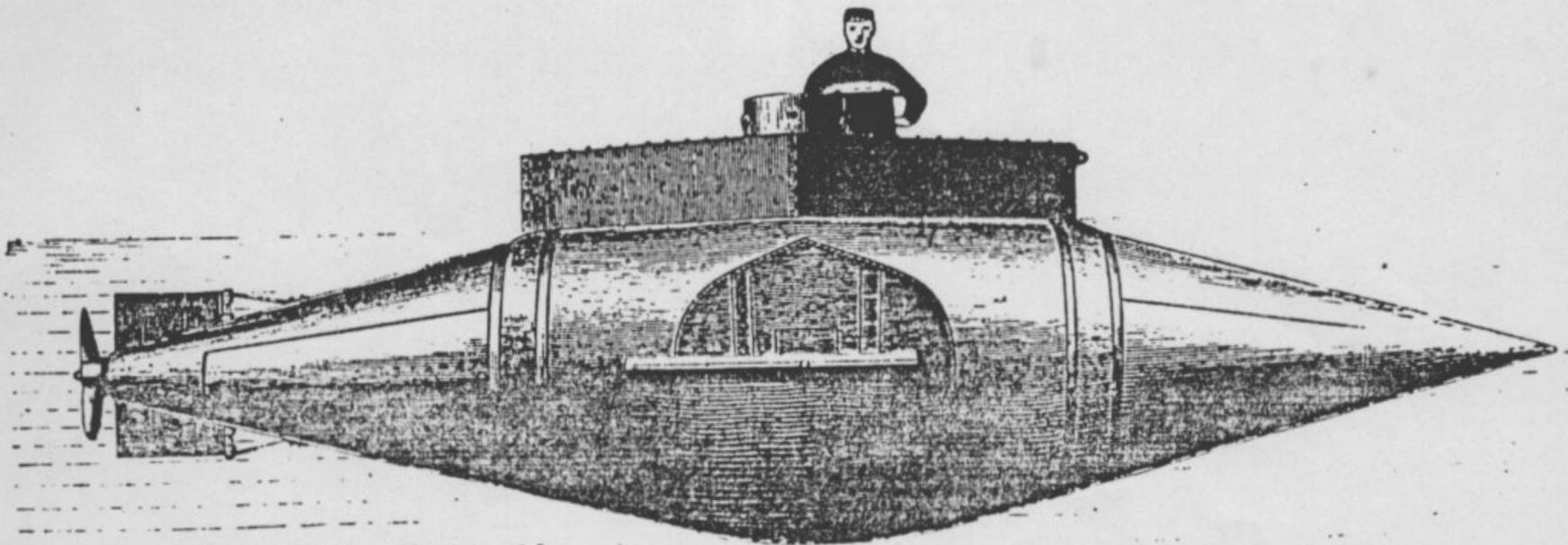
A partir daí, inicia-se um processo de desmobilização e afastamento tecnológico cada vez maior em relação aos países industrializados, fruto da ausência de base industrial que acompanhasse as evoluções em curso.

Nossa construção naval chegou mesmo a involuir, com o Arsenal voltando a construir navios de madeira, e o reaparelhamento da Marinha passou a depender de fontes externas processando-se de forma lenta.

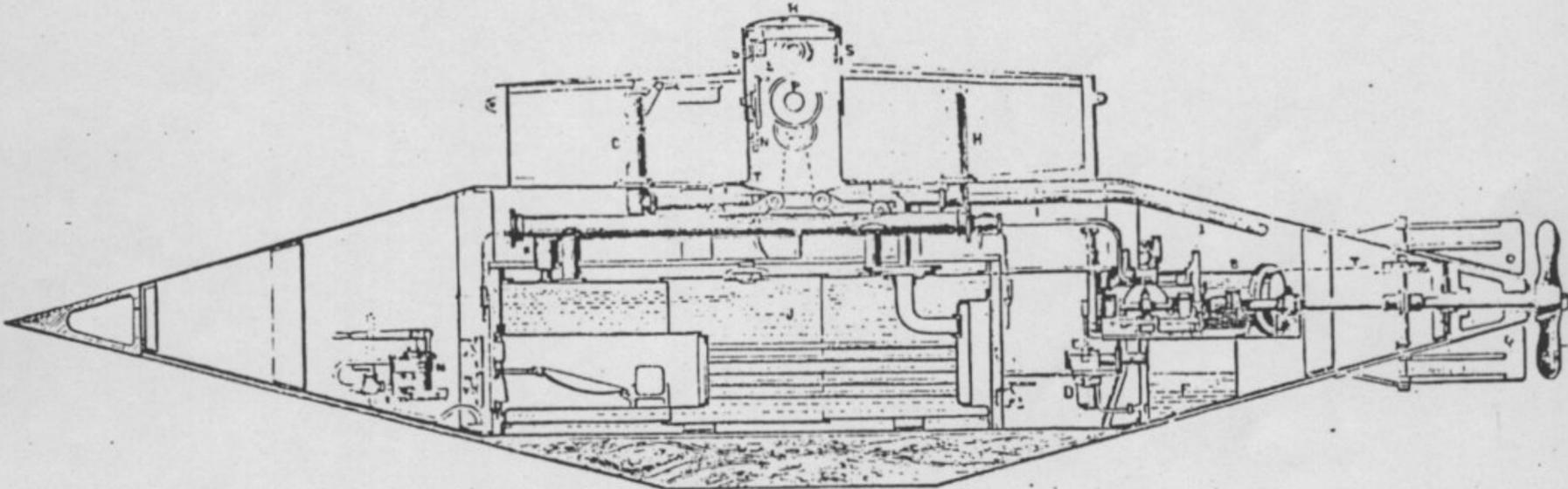
Com a encomenda dos encouraçados "Aquidabã" e Riachuelo", em 1880, a Marinha abandonou a propulsão mista à vela e vapor.

A Proclamação da República, em 1889, e a posição da Marinha em face dos acontecimentos que se sucederam, iniciaram um período onde a agitação política e a rivalidade com o Exército culminaram com a Revolta da Armada, chefiada pelo Almirante Custódio de Mello.

Foi uma fase negra de nossa história, que privou a Instituição de seus líderes mais brilhantes e causou severas restrições materiais, como o torpedeamento do "Aquidabã".

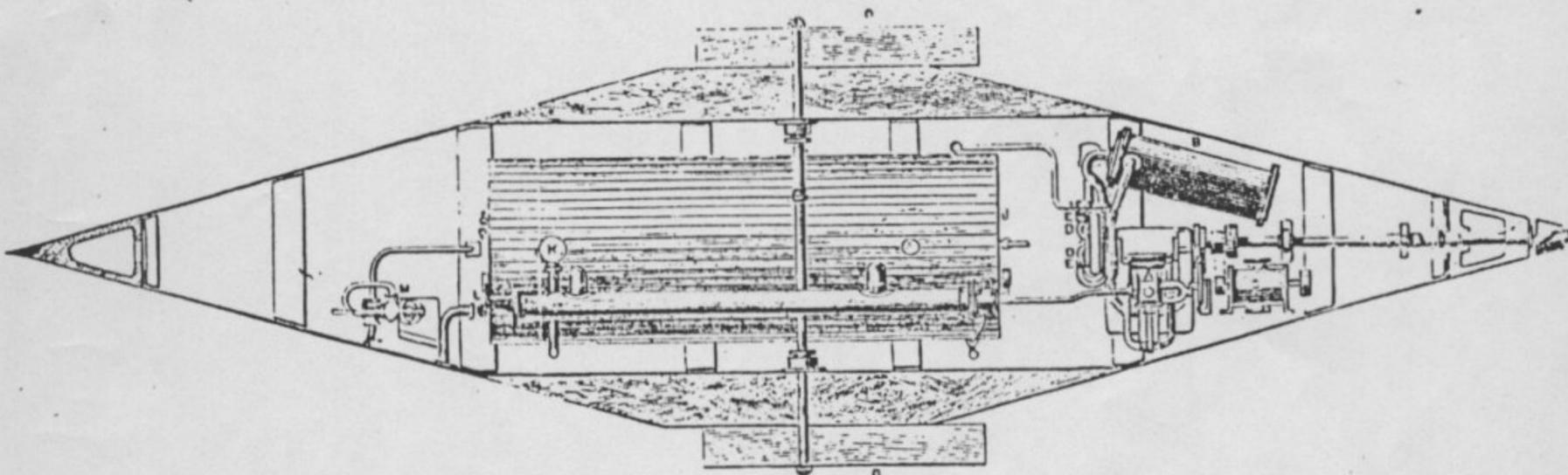


ELEVATION

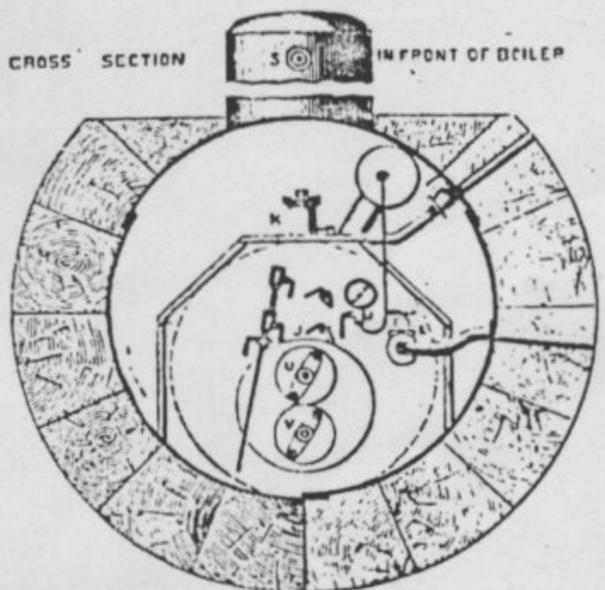


LONGITUDINAL SECTION

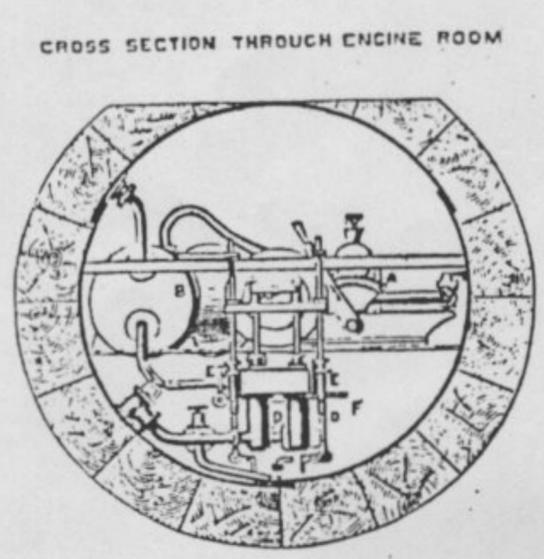
SCALE OF FEET
0 1 2 3 4 5 10



SECTIONAL PLAN



CROSS SECTION IN FRONT OF BOILER



CROSS SECTION THROUGH ENGINE ROOM

FONTE: FIGHTING SHIPS - SU

No início do século XX, surge o Programa de Reaparelhamento do Ministro Júlio de Noronha (1904), aprovado pelo Congresso e somente implementado a partir de 1906, com as modificações introduzidas pelo Almirante Alexandrino de Alencar, baseadas na experiência da Guerra Russo-Japonesa.

É de realçar o debate pela imprensa e no Congresso, sem preocupações de sigilo, a respeito do reaparelhamento da Marinha, que buscava o respal do popular as suas aspirações.

Previa o programa a aquisição de três encouraçados, três cruzadores, quinze contratorpedeiros, três submarinos e outros navios menores. (4)

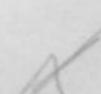
Embora se cogitasse na época em transferir o Arsenal, a fim de possibilitar a construção de grandes navios, não se contemplava a construção nacional com nenhuma unidade, e, a ausência de um plano de manutenção, com a aquisição de sobressalentes e qualificação de pessoal, vai fazer com que a "Esquadra Branca" tenha uma eficiência fugaz, logo seguida de um período onde os problemas se sucediam, com as soluções quase sempre fora do alcance das possibilidades nacionais. 

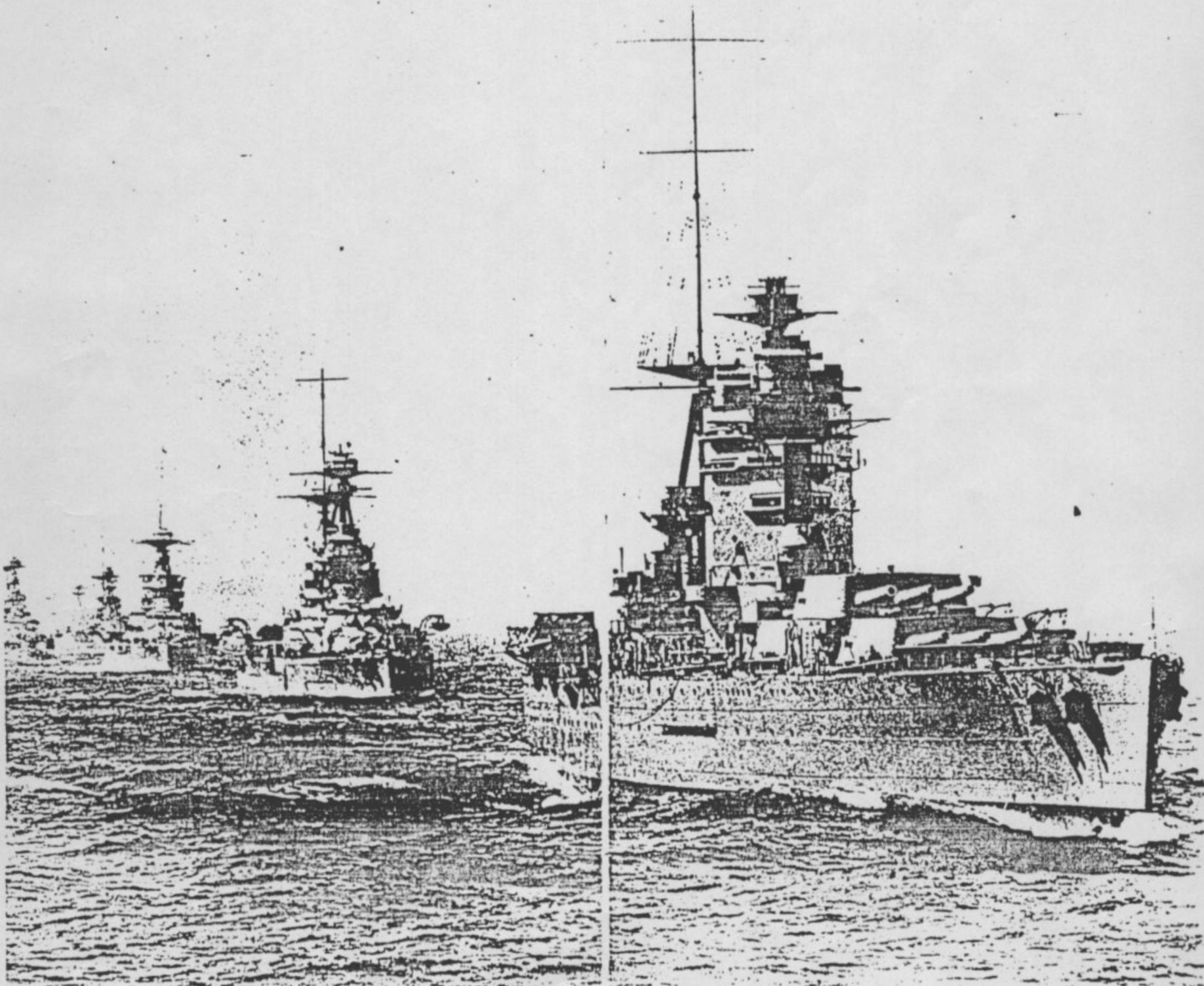
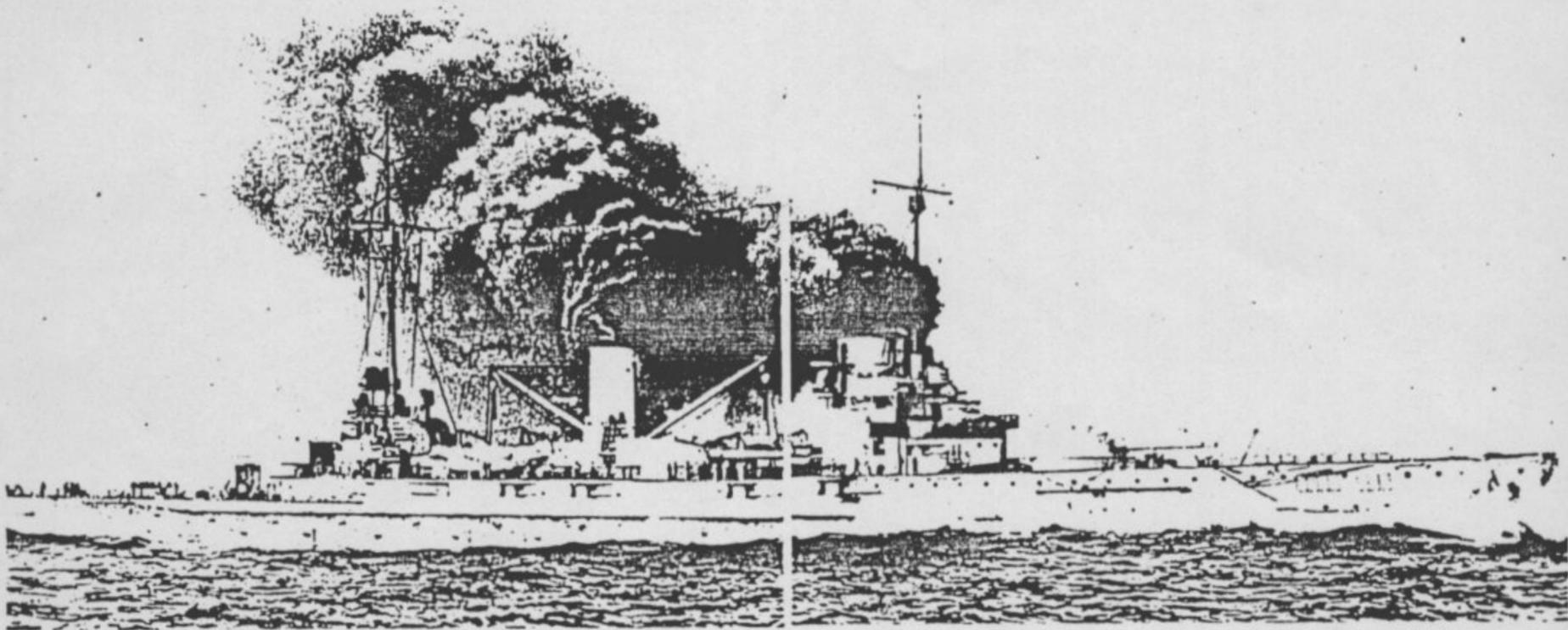
Vivíamos então uma época de marcante evolução tecnológica com alterações radicais em curto espaço de tempo.

O deslocamento dos navios aumentou consideravelmente com o advento de novas instalações de máquinas, capazes de suprir maiores velocidades aos navios.

As couraças eram mais resistentes para oporem-se ao crescente calibre dos canhões, que chegaram a quinze polegadas e passaram a ser associados à sistemas de direção de tiro.

O Brasil, carente de recursos científicos e tecnológicos, incapacitado no terreno da siderurgia, sofria os impactos da ausência de um parque industrial que nos possibilitasse acompanhar a evolução em curso. //

Durante a Primeira Guerra Mundial(1ªGM.), a Marinha enviou à Serra Leoa, Dakar e Gibraltar os navios da "Divisão Naval em Operações de Guerra" (DNOG). Foi um exemplo marcante de decisão e persistência que culminou com a destruição de um submarino que torpedeara o "Belmonte". Por outro lado, as dificuldades encontradas demonstraram, sobejamente, o despreparo de nos 



ENCOURAÇADOS EM LINHA DE BATALHA

FONTE: FIGHTING SHIPS

sa Esquadra para a operação em cenários afastados de nosso litoral, tanto na parte material quanto no tocante ao preparo do pessoal.

Na primeira década do século XX, identificáramos claramente uma orientação estratégica no sentido de levar o Brasil a uma posição de destaque em termos regionais e mundiais. Para isso contribuíram a ação esclarecida do Barão do Rio Branco, os amplos debates políticos sobre a necessidade de uma Esquadra e a situação econômica favorável no governo Campos Salles.

A partir de 1914, inicia-se a influência norte-americana com envio de oficiais para lecionarem na recém-criada Escola Naval de Guerra. Em 1916, a Escola de Aviação Naval é inaugurada, como reflexo da orientação americana, que se torna cada vez mais significativa em nosso meio, provocando verdadeira reestruturação administrativa e gerando o conceito das Diretorias Especializadas.

A repercussão do bem sucedido reparo de nossos encouraçados nos EUA (1920 a 1922) e o regresso de nosso presidente Epitácio Pessoa da Europa, a bordo de um navio americano, geraram uma simpatia muito grande que, aliada à admiração já existente, conduziram à formação da Missão Naval Americana em 1922.

Nosso Programa de Reaparelhamento de 1932, tendo como principal característica a nacionalização de meios, refletia claramente essa influência americana ao priorizar navios de escolta de pequeno e médio porte que, somados a poucos navios maiores, que acabaram não sendo adquiridos, se destinavam à proteção do tráfego marítimo.

Buscava também a política dos EUA para o Atlântico Sul um equilíbrio das forças navais entre Argentina, Brasil e Chile, negando-nos meios modernos e mais sofisticados.

Essa atitude levou o Brasil a adquirir na Inglaterra o projeto do classe "Javari", que acabou sendo adaptado para receber material americano e ficou conhecido como o classe "A", somente concluído após a 2ª GM.

Em 1936, recebemos dos EUA os planos e assistência técnica para a construção dos classe "M", utilizando a corrente alternada como avanço tecnológico.

Com o advento da 2ª GM., os laços com os EUA foram intensamente reforçados, pois a Marinha Brasileira estava completamente despreparada para o tipo de ação que viria a desempenhar.

Não possuíamos navios adequados à guerra anti-submarina (guerra A/S), dotados de radar e sonar, grandes novidades na época, levando-nos a completa dependência norte-americana, aí incluídos os meios navais, a doutrina e o adestramento.

Recebemos, em tempo relativamente curto e sob os auspícios da "Lei de Empréstimos e Arrendamentos" (LEA), um total de vinte e quatro unidades destinadas à guerra A/S.

A estratégia naval seguida durante o conflito foi apenas a de complementar a Marinha Americana na proteção ao tráfego marítimo de interesse aliado no Atlântico Sul.

Foram originados os Distritos Navais, criadas as Forças Navais do Nordeste e do Sul, estabelecidas áreas de patrulha anti-submarina para os navios brasileiros e organizados comboios, que incluíram a escolta da Força Expedicionária Brasileira à Europa.

Ao final da guerra, possuíamos navios atualizados, conhecíamos técnicas avançadas na guerra A/S e adquirimos experiência de guerra no mar, porém, estávamos completamente dependentes dos americanos tanto no campo material quanto no das idéias, nas palavras do Almirante Vidigal.

A estratégia adotada, subordinada naturalmente aos interesses americanos, tinha uma concepção quase que exclusivamente anti-submarina e caráter nitidamente defensivo.

O assalto anfíbio, como principal tarefa do Corpo de Fuzileiros Navais, foi a exceção significativa.

A "Lei de Empréstimos e Arrendamentos" foi substituída pelo "Programa de Assistência Mútua" (MAP) que nos facilitava a obtenção de navios e sobressalentes a preços simbólicos, situação confortável, porém inibidora de projetos que nos livrassem da completa tutela americana.

A criação do Ministério da Aeronáutica (1941) e da Força Aérea Brasileira (1942), absorvendo todo o material e pessoal da aviação naval, criou

uma lacuna que o passar dos anos e a rápida evolução tecnológica ampliaram, deixando a Marinha praticamente desprovida de apoio aéreo às operações de superfície.

Em 1952, a Marinha do Brasil (MB) inicia a reorganização de sua aviação e, em 1964, já operava a bordo do "NAeL Minas Gerais" seus aviões e helicópteros.

Uma série de incidentes com a Força Aérea Brasileira (FAB) acabou gerando o Decreto nº 55627, de janeiro de 1965, que dava exclusividade à FAB na operação de aeronaves de asa fixa.

Tal situação perdura até os dias atuais e impede a Marinha de ter aviação diversificada a bordo de seu navio aérodromo.

Na opinião do autor, essa é a maior limitação hoje existente na MB e condiciona o planejamento de todas as operações navais.

Cabendo à FAB a fixação de prioridades no que se refere à aviação militar, num contexto de crise econômica e imensos compromissos sociais, dificilmente será contemplada a aviação naval com os meios modernos dos quais necessita.

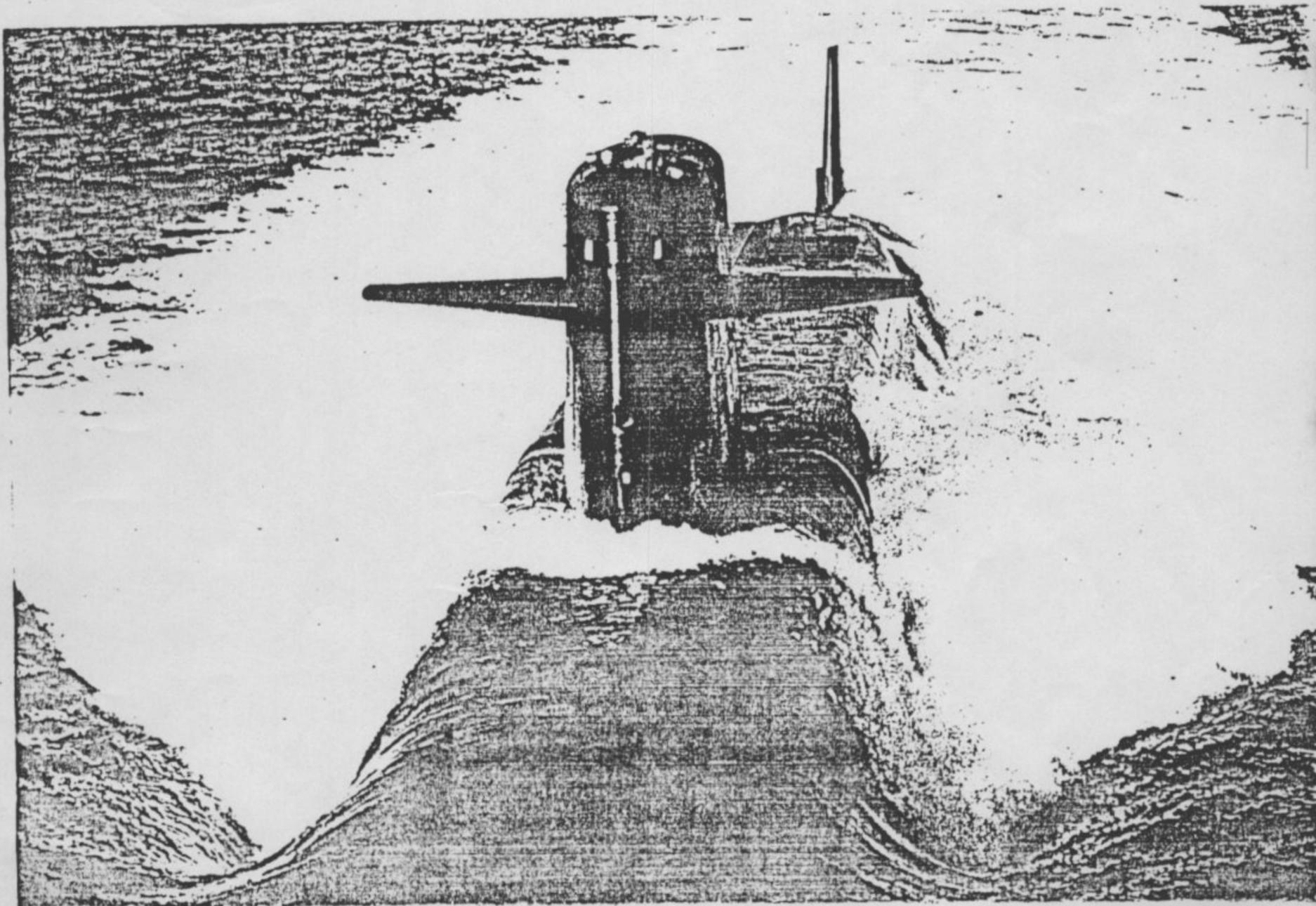
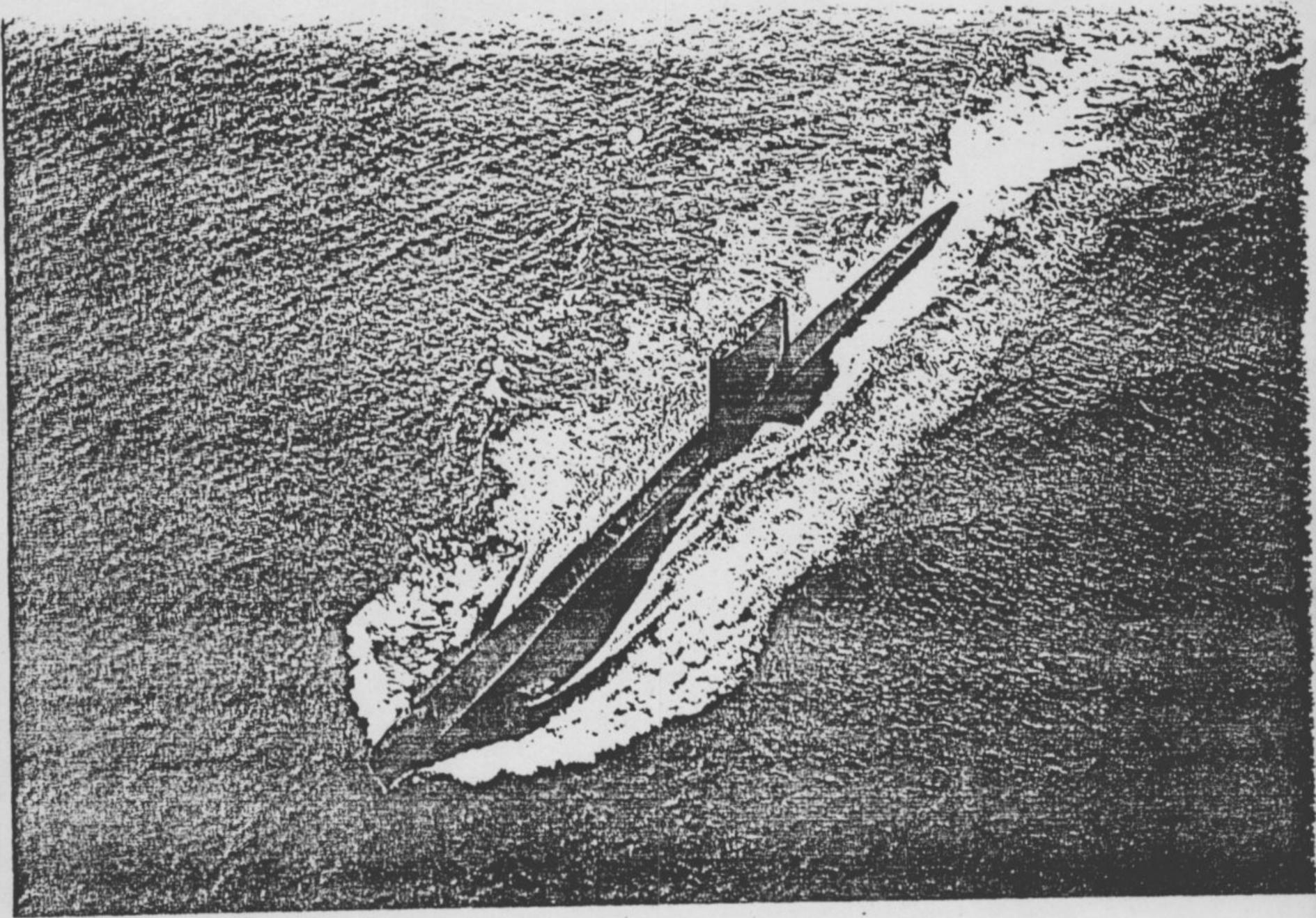
Através do MAP, recebemos em 1952, os Cruzadores "Tamandaré" e "Barroso".

A eles, foram somados os Contratorpedeiros da classe "Fletcher" na década de sessenta, dos "A Sumner" e "Gearing" (1973).

Sob a égide de um Acordo Militar (1957), que nos fornecia meios navais a preços simbólicos, voltava-se a Marinha exclusivamente para a guerra A/S, recebendo navios em lotes, muito próximos do limite de suas vidas úteis, e por via de consequência, deixava de buscar tecnologia própria com a construção de navios no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

O chamado "Milagre Brasileiro", no final dos anos sessenta, caracterizou-se pela oferta de financiamento por países da Europa Ocidental, gerando a encomenda de seis Fragatas e três Submarinos na Inglaterra e seis Navios Varredores na Alemanha.

Estes navios foram incorporados, na década de setenta e, cumpre ressaltar a nacionalização obtida com a construção de duas Fragatas no AMRJ. Essa



SUBMARINOS

12-A

nacionalização visava, principalmente, a obtenção de capacitação industrial e significou um marco de extrema relevância no projeto e construção das Corvetas, alguns anos mais tarde.

Aceitava a Marinha o desafio de, queimando etapas, evoluir para sistemas de armas sofisticados, apoiados em processamento de dados e montados em plataformas que utilizavam turbinas a gás na sua propulsão.

As lições do passado se fizeram sentir na preocupação com a montagem do sistema logístico de manutenção e reparo, além do cuidado especial no preparo do pessoal técnico e operativo na Europa.

Foi desenvolvido um esforço consciente, no sentido de dar soluções nacionais aos problemas que surgiam.

Assim, a Política Básica da Marinha 1975 enfatizava a importância do desenvolvimento tecnológico ao preconizar a elaboração de projetos, desde a concepção até o detalhamento, e o desenvolvimento da construção naval-militar visando a implantação desta indústria no Brasil, com a participação do setor privado.

A revisão do Plano de Renovação de Meios (PRM), em 1979, após a denúncia do Acordo Militar Brasil-Estados Unidos, mantinha esta linha de nacionalização em vigor e serviu de base à obtenção de sensíveis avanços tecnológicos, com o advento das Corvetas classe "Inhaúma" e Submarinos classe "Tupi" (35:07).

À capacitação do Arsenal de Marinha na construção de navios de superfície e submarinos aliava-se a elaboração de projetos, garantia de qualidade e apoio logístico integrado, da Diretoria de Engenharia.

A assinatura do Acordo Nuclear com a Alemanha (1975) inspirou a idéia de ser construído no Brasil um Submarino com propulsão nuclear.

À Marinha caberia inicialmente o desenvolvimento do reator, porém as dificuldades em que esbarravam o programa oficial, levaram à criação de um programa autônomo, onde a MB desenvolveu a tecnologia do combustível a ser utilizado.

Foi um feito notável não só pelo pioneirismo em área tão sensível, como também pela rapidez e custo reduzido do empreendimento.

É motivo de justo orgulho para a Marinha que, sanada a preocupação com o combustível, pôde se dedicar ao desenvolvimento dos demais sistemas.

Finalizando o presente capítulo, cabe-nos sintetizar a evolução estratégica identificada na Marinha do Brasil, desde a independência até os dias atuais, aduzindo-lhe algumas definições e conceitos que possam alicerçar a leitura dos capítulos seguintes.

Na Guerra da Independência, a concepção estratégica dominante foi a do Bloqueio Naval, associado à idéia de domínio do mar, através da Batalha Decisiva.

Outra não poderia ter sido, em vista das características do conflito e da total influência inglesa no comando de nossos navios.

Embora o conceito de Domínio do Mar, como estabelecido por Mahan, tenha evoluído modernamente para o de Controle de Área Marítima, ele pressupõe a existência de navios suficientemente fortes e adequados à disputa de Controle na área considerada. Na opinião do autor, não possuímos tais navios.

Em nossa opinião, a concepção estratégica baseada na Esquadra Oceânica, capaz de disputar o domínio do mar e enfrentar a Batalha Decisiva predominou através dos anos na mente da maioria de nossos estrategistas navais, em que pese o fato de não termos os meios necessários para realizá-la, sequer em caráter regional.

Os Planos de Reaparelhamento em 1904 e 1906, bem como os cruzadores em 1952 são, entre outros, exemplos evidentes do que afirmamos acima.

A Esquadra em Potência é uma forma de ameaçar o poder naval inimigo, obrigando-o a imobilizar forças pelo menos equivalentes, para prevenir tal ameaça.

A guerra do curso, a de desgaste e a "Jeune École" completam o quadro que convencionamos chamar de concepções estratégicas navais clássicas. Na primeira, o esforço é desenvolvido contra o tráfego marítimo do inimigo, e na segunda, contra unidades do poder naval adversário, visando enfraquecê-lo. São ações típicas de um Poder Naval mais fraco em relação ao mais forte.

A "Jeune École" surgiu na França no final do século passado, e, propugnava por um número maior de pequenas unidades especializadas em substituição aos grandes navios de linha. Estimulava a utilização de minas e torpedos, via a proteção do conjunto pela redução da tonelagem de cada unidade e acreditava que as grandes linhas de batalha poderiam ser neutralizadas pela "poeira naval".

Enfim, a história nos ensina que embora determinada concepção estratégica possa ser predominante, ela não exclui as demais em Marinha moderna e bem balanceada.

(6)

✓

CAPÍTULO 2

UMA CONCEPÇÃO ESTRATÉGICA NAVAL

Estratégia Marítima - É a arte do preparo e do emprego dos elementos do poder marítimo para a consecução de objetivos marítimos que contribuam para serem alcançados os objetivos nacionais.

O poder marítimo engloba, como sabemos, a Marinha Mercante com seus estaleiros, sistemas e portos ao poder naval, que é seu instrumento de ação armada.

Das definições acima, depreende-se a íntima correlação que deve existir entre as estratégias naval, marítima e nacional.

A estratégia naval se insere ainda no contexto de uma estratégia militar global, que orienta e condiciona o emprego das três Forças Armadas. Essa estratégia militar deve ser baseada em diretrizes governamentais, decorrentes de uma Política de Defesa Nacional que, por sua vez, é fruto de estudo aprofundado dos interesses nacionais, suas vulnerabilidades, antagonismos e ameaças existentes.

No capítulo anterior procuramos identificar, ao longo de nossa história, as soluções adotadas e a orientação estratégica em face das ameaças.

O mundo atual, caracterizado pelo vendaval de mudanças políticas, econômicas e sociais, nos leva a repensar na validade das concepções clássicas e a buscar novas idéias.

Falar em estratégia é pensar no futuro e, assim, procuraremos estabelecer uma visão prospectiva para os próximos dez anos na elaboração deste trabalho.

Os interesses nacionais no mar, especialmente no Atlântico Sul, representam um excelente ponto de partida.

O Brasil realiza noventa e cinco por cento de seu comércio exterior através de nossos portos e rotas de navegação. Este dado, por si só, atesta a importância do tráfego marítimo no contexto nacional. (Anexo A)

Nossa rota de comércio marítimo para a Europa é responsável pela maior fonte de divisas para o país, fruto de nossas exportações. No sentido inverso, importamos carvão mineral da Polônia, um item estratégico de alta

relevância. (35:13)

As alternativas para esse produto de importação seriam, EUA, África do Sul ou Austrália, sempre pela via marítima.

A rota para o Caribe e EUA representa interesses econômicos na exportação de alimentos, recursos naturais e manufaturados.

Ao longo do litoral brasileiro, alimentos e matérias primas são transportados do Continente Sul-Americano para os países do primeiro mundo. Existe a expectativa de um sensível aumento do tráfego nesta rota caso o Canal do Panamá seja fechado, evento bastante provável em caso de conflito entre as grandes potências.

A rota de importação de petróleo, do Golfo Pérsico, passando ao sul do Cabo da Boa Esperança, é de interesse vital ao país, na medida em que representa sessenta por cento do total de nossas importações do produto. Por ela transitam os navios que, ao longo do litoral africano, transportam sessenta por cento do petróleo importado pela Europa e vinte por cento das importações americanas.

Ainda no que se refere a Petróleo identificamos a existência de plataformas de exploração ao longo do litoral, de interesse sensível e extrema vulnerabilidade.

Os numerosos portos brasileiros oferecem um campo fértil à imaginação no que se refere à Guerra de Minas, tanto ofensiva quanto defensiva, alertando-nos para a manutenção de capacitação neste setor.

A excessiva concentração industrial em instalações próximas ao litoral e pontos de convergência de rotas, leva-nos ao estabelecimento de áreas críticas e pontos focais (Anexo B), onde o interesse nacional pode ser aviltado com maior facilidade por agressões vindas do mar.

Temos ainda a existência de diversas ilhas, das quais podemos citar Fernando de Noronha, Trindade, Ascensão e Santa Helena, entre outras, que podem ser utilizadas como bases para irradiação do poder aéreo.

A imensa bacia existente entre o continente brasileiro e o africano, com suas grandes profundidades, pode prestar-se ao trânsito e posicionamento de submarinos nucleares.

O fechamento dos canais de Suez e Panamá, as dificuldades que possam existir na transposição dos estreitos da Sicília e Gibraltar, irão alterar sensivelmente o tráfego marítimo no Atlântico Sul.

A Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar estabeleceu normas de utilização que não foram ratificadas pelas grandes potências, podendo gerar crises e possíveis intervenções.

Os interesses brasileiros em relação à África, ao Caribe e a Antártica ampliam nossa fronteira marítima e influenciam nossas decisões político-estratégicas.

No que se refere ao aumento de nosso comércio exterior e à luta por novos mercados, existirá sempre a possibilidade de conflitos de interesse com outras nações, que podem iniciar crises de maior ou menor intensidade.

Acrescentemos ao que foi dito as necessidades geradas pelos Acordos Internacionais ratificados pelo Brasil, como o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), a Organização dos Estados Americanos (OEA), e a Organização das Nações Unidas (ONU), que nos podem levar à ações em defesa da paz mundial, salvaguarda da vida humana, ou mesmo à guerra.

Enfim, os interesses em manter a integridade territorial, a soberania nacional e a ordem interna completam, de forma sucinta, o quadro com que nos defrontamos.

A falta de interesse de nossas elites e da sociedade em geral por tudo que se relaciona à segurança tem prejudicado a existência de um debate amplo e generalizado sobre o assunto, essencial, como vimos anteriormente, à definição de uma Política clara que oriente a obtenção e o preparo dos meios necessários a sua execução.

Essa situação se deve a inúmeras causas, das quais podemos citar como mais importantes a ausência de ameaça externa iminente, a sensação errônea de que segurança é assunto exclusivamente militar e os longos anos que nos separam de um conflito militar envolvendo a sociedade.

A ausência dessa Política de Defesa leva algumas pessoas a confundir o verdadeiro papel das Forças Armadas e tentar utilizá-las em tarefas poli-

ciais, de combate às drogas ou qualquer outro setor que apresente risco à sociedade.

A crise econômica que estamos vivendo e a enorme dívida social, somadas à infraestrutura deficiente em relação às pressões exercidas pelas necessidades básicas da população, levam-nos a acreditar numa década de sacrifícios e orçamentos militares bastante limitados.

Neste quadro, temos que avaliar os gastos com a maior precisão possível, priorizando aqueles que apresentam retorno mais favorável.

Vimos que os interesses no Atlântico Sul se estendem desde áreas oceânicas imensas a águas costeiras, ao longo do nosso litoral.

Se acrescentarmos a essas áreas aquelas compreendidas pelas bacias navegáveis dos rios Amazonas e Paraguai, teremos a dimensão exata dos problemas com que se defrontam os nossos estrategistas.

A tônica de nossa Política Externa tem enfatizado a ausência de interesses de conquista e a negociação pacífica como forma de solucionar os impasses internacionais. Isso reflete a índole de nosso povo e indica uma estratégia de caráter defensivo.

Na ausência de ameaça externa que caracterize a melhor estratégia a ser adotada enfatizando-a em relação às demais existentes, somos obrigados a avaliar diferentes cenários aquilatando a probabilidade de sua ocorrência.

Assim, passaremos a analisar cenários envolvendo guerras generalizadas, limitadas e a ocorrência de crises.

A guerra generalizada, ameaça imposta pela "Guerra Fria" existente entre os Estados Unidos da América (EUA) e União das Repúblicas Soberanas Soviéticas (URSS), parece estar afastada nos próximos anos, em virtude das dificuldades econômicas encontradas por este último país.

Embora seu poder militar permaneça inalterado, a pressão de seus satélites e mesmo de algumas de suas repúblicas no sentido da autonomia administrativa, com a formação de Estados Independentes, parece coibir qualquer tentativa de envolvimento externo e sinaliza o final da "Guerra Fria".

Por outro lado, não devemos incorrer no erro clássico de julgar as in-

tenções do possível oponente em lugar de avaliar suas reais possibilidades.

Pelo contrário, vamos aceitar que as possibilidades existem, como de fato ocorre, analisando a posição brasileira em face de tal evento.

A melhor situação para o Brasil, em nossa opinião, seria procurar resistir às prováveis pressões diplomáticas e manter-se neutro.

A recente guerra no Golfo Pérsico e a pressão exercida pelos EUA para que nosso país definisse com clareza a sua posição, nos dá uma justa medida da grandeza da tarefa diplomática acima mencionada.

A participação brasileira num conflito dessa natureza seria apenas complementar e aliada a um dos blocos, em princípio o ocidental, não cabendo qualquer tipo de estratégia que levasse ao preparo e a aplicação de meios navais, pela disparidade existente em relação ao nosso poder nacional.

No caso de uma escalada nuclear ser precedida pela utilização de meios convencionais, voltaríamos certamente a concentrar esforços na guerra A/S e ceder bases em nosso território.

No entanto, a probabilidade de ocorrência de tal acontecimento nos parece extremamente baixa nos próximos anos.

Uma guerra limitada, envolvendo países sul-americanos entre si ou com potências maiores também apresenta uma probabilidade de ocorrência baixa.

Os países do Cone Sul buscam uma integração econômica em torno do Mercosul e procuram conciliar seus interesses em prol de uma união estável e duradoura.

Na opinião do autor, a crise argentina e chilena em relação ao Canal de Beagle está superada e a disputa pelas Malvinas parece caminhar na direção de um entendimento diplomático, nos próximos anos.

A Zona de Paz e Cooperação no Atlântico Sul, proposta brasileira no sentido de evitar confrontos armados neste oceano e a diminuição da presença de forças navais das grandes potências, é uma indicação da postura nacional, coerente com a sua Política Externa.

Para esse tipo de guerra, envolvendo apenas países regionais, os objetivos seriam restritos e a atuação dimensionada de acordo com os respectivos poderes nacionais.

O preparo de nosso poder naval deveria contar com aquelas unidades que, através da dissuasão, estimulassem o entendimento recíproco sem acirrar corridas armamentistas.

A política seguida há muitos anos pelo nosso país, de buscar o desenvolvimento com um mínimo de segurança, levou a MB a uma situação de inferioridade em relação a outras marinhas sul americanas.

Tal fato é realçado se compararmos o nosso poder naval com o argentino, nosso rival histórico.

Na opinião do autor, a ausência de aviação embarcada diversificada é uma lacuna que pode ter gravíssimas consequências.

Desde a Segunda Guerra Mundial o Navio Aeródromo tornou obsoletos os Encouraçados pela evidência insofismável de que os combates passaram a ser aeronavais. (10)

O avião, como armamento orgânico daquele tipo de navio, estendia seu poder combatente a centenas de milhas ao mesmo tempo em que se materializava como sua melhor defesa contra ataques aéreos e de superfície.

A guerra nas Malvinas e a guerra contra o Iraque demonstraram sobejamente a importância atual dos navios aeródromos.

A dependência em relação à aviação baseada em terra, representa restrição à principal característica dos meios navais - a mobilidade - e torna-se uma vulnerabilidade inaceitável.

Numa guerra limitada, teríamos ainda a necessidade de proteger nosso tráfego marítimo, prover a defesa de nossos portos, possuir alguma capacidade de minagem e contra-medidas de minagem, exercer o controle de área marítima, negação do uso do mar e assalto anfíbio de pequenas proporções.

Os cenários de crise têm probabilidade maior de ocorrência e os acontecimentos mundiais recentes parecem atestar a veracidade desta estimativa.

Neste tipo de cenário visualizamos um período de negociação, onde a transação política e a busca do convencimento são a tônica principal.

Em seqüência, um período de compulsão, onde a intimidação ou até mesmo a atrição substituem a fase anterior. A partir deste ponto pode haver uma escalada para a violência declarada, buscando a sujeição ou a destruição do poder adversário.

Crises podem ser geradas a partir de contenciosos com as grandes potências, em regiões ou países em conflito, no interesse da Ordem Marítima ou pela evolução de conflitos fronteiriços, entre outros.

As grandes potências podem exercer pressão militar sobre outros países, na escalada de uma crise que pode ter origem na proteção econômica de seus produtos, na filosofia ecológica e iniciativa de controle ambiental, na utilização do mar para o trânsito livre de seus navios ou para exploração de recursos, no impedimento de desenvolvimento tecnológico em áreas sensíveis, entre outras razões.

Como iniciativa dessa natureza envolve sempre um risco e um preço a pagar, a grande potência ver-se-ia na contingência de avaliá-los em função do objetivo colimado. Isso gerou entre nós a teoria do "Punhal" ou da "Navalha Afiada", onde a ameaça de utilização de um poder naval, capaz de retaliação, que tenha credibilidade por parte do oponente, propiciará a elevação do "preço a pagar" de tal forma que o adversário prefira usar a negociação.

O submarino nuclear deverá estar incluído nesse contexto; a aquisição de meios capazes de prover defesa afastada da costa poderia ser outro na opinião do autor.

Em regiões ou países em conflito é possível visualizarmos como causas, entre outras, a desigualdade social extrema, a componente religiosa ou ideológica, disputas tribais, contenciosos envolvendo recursos naturais, problemas de fronteiras e aqueles relativos a processos ambientais.

Nossa participação poderia ser integrando uma Força de Paz sob os auspícios da ONU, por exemplo, ou individualmente, projetando poder em terra, através de um Assalto Anfíbio com o propósito de manter a ordem.

Tudo isso induz a necessidade de transporte e apoio às tropas embarcadas, além da superioridade aérea local.

A não adesão das grandes potências às novas normas do Direito do Mar, como já citamos, pode gerar incidentes ou mesmo conflitos em águas sob a jurisdição de nosso país.

O contrabando e outras contravenções, acima da capacidade policial, também podem requerer a atuação naval em proveito da Ordem marítima.

A escolha dos meios a empregar deve se basear na utilização daqueles mais simples, tanto aéreos quanto navais, complementando-os com navios maiores quando for o caso.

Conflitos fronteiriços podem ser originados por ações de guerrilha, traficantes e contrabandistas, sem o apoio do país vizinho. No caso de caracterizarem uma crise, os meios adequados a combatê-la utilizarão provavelmente a patrulha fluvial e operações ribeirinhas de pequeno vulto, em perfeita coordenação com o Exército, quando for o caso.

Uma das características marcantes da época em que vivemos é a rapidez com que se processa o avanço tecnológico.

De fato, a recente guerra no Iraque demonstrou ao mundo o poder de armas altamente sofisticadas, utilizadas com precisão científica e apoiadas em sensores e acessórios de alta resolução.

A baixa probabilidade na ocorrência de conflitos envolvendo o nosso país e a previsão de que a ausência de ameaça externa perdure ainda por alguns anos são um convite a direcionarmos nossos esforços no sentido da nacionalização de nossos navios e armamentos, empregando recursos cada vez maiores em ciência e tecnologia.

A dependência externa no campo militar representa extrema vulnerabilidade à segurança nacional e deve ser eliminada onde for possível.

O desenvolvimento da indústria de construção militar-naval é um objetivo/alvo a ser perseguido, com a participação crescente de estaleiros privados.

A construção das Corvetas classe "Inhaúma" é um marco significativo neste setor e representa um esforço integrado e bem sucedido em termos de nacionalização.

O submarino com propulsão nuclear, como já dissemos, é um desafio que

estamos vencendo. A partir de sua incorporação teremos, sem dúvida, alcançado um novo e importante patamar estratégico.

(1) Numa visão prospectiva, não caberia deixar de enfatizar a importância da capacitação tecnológica no setor de armamentos, especialmente no que se refere a minas e mísseis.

O avanço tecnológico do avião e do submarino, a capacitação, embora limitada na guerra de minas, a existência de razoável número de navios de pequeno e médio porte com sofisticação moderna, como é o caso das Fragatas e Corvetas classe "Inhaúma", a orientação geral no sentido de uma estratégia defensiva são alguns dos fatores que nos levam a pensar em atividades do tipo "Jeune École" e guerra de desgaste para o problema brasileiro.

Aditemos ainda aos fatos acima mencionados a necessidade de proteger portos e plataformas de exploração de petróleo ao longo de um litoral extenso e uma área territorial marítima de proporções consideráveis.

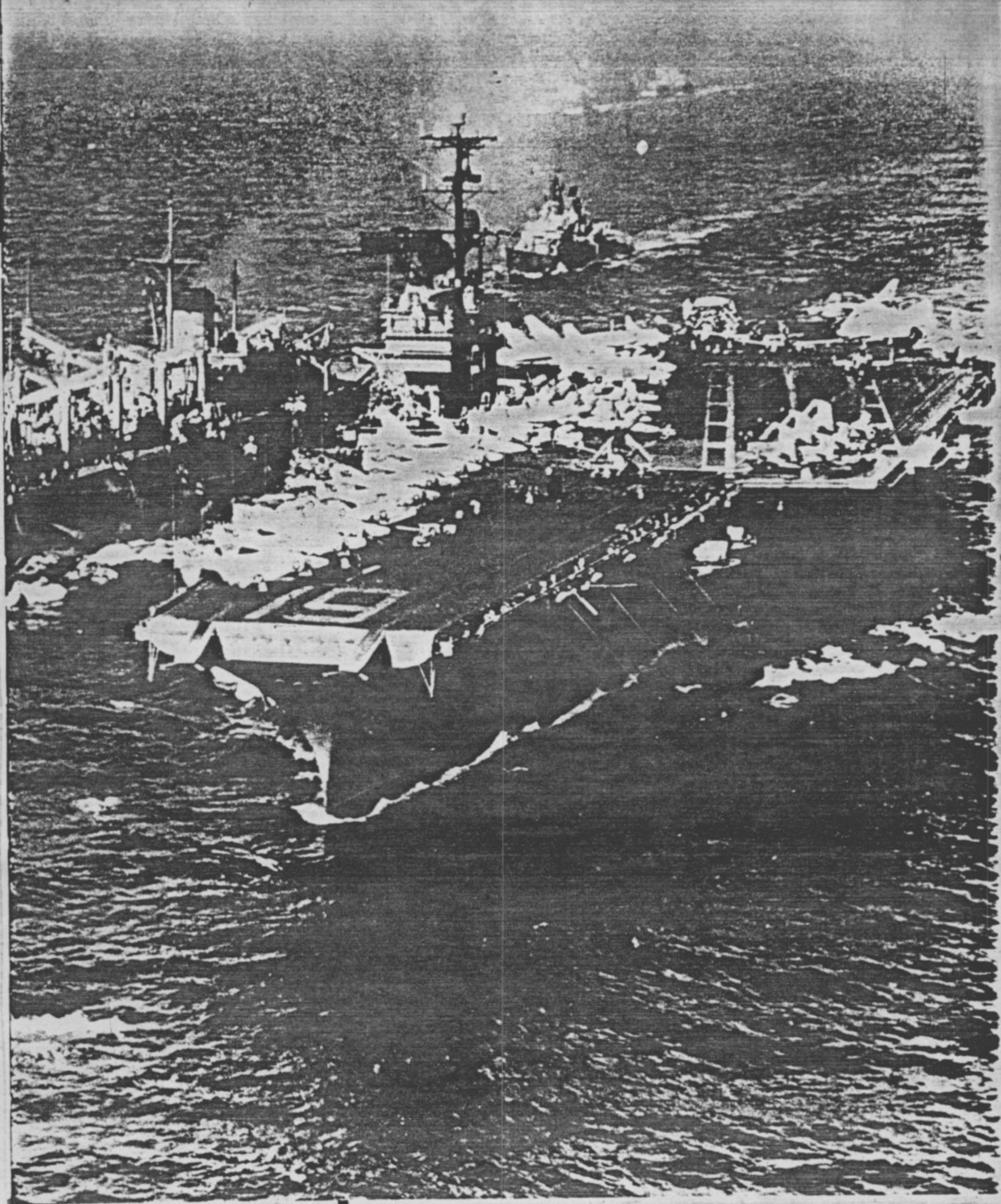
A principal tarefa naval, neste caso, seria a negação do uso do mar em áreas próximas ao nosso litoral, que fossem apoiadas pela aviação baseada em terra.

Mesmo nestas áreas próximas, no entanto, a estratégia brasileira deve obrigatoriamente considerar a necessidade de estabelecer um Controle de Área Marítima limitada, em face dos interesses nacionais, em relação ao tráfego marítimo e instalações sensíveis próximas a costa.

Esse conceito derivou da constatação de que o domínio do mar era incompleto, relativo, imperfeito, local e temporário, usando as expressões de Castex.

Com os meios atuais e a aceitação de que nos próximos dez anos eles não serão sensivelmente aumentados ou modificados, acredita o autor que a solução estratégica adotada deva priorizar a área de nosso litoral, onde a concentração de interesses a defender seja maior. - uma área entre os estados do Espírito Santo e Paraná, - por exemplo. e Paraná, por exemplo.

Aproveitando-se, ao máximo, as características de mobilidade e flexibilidade inerentes ao poder naval, seria possível constituir Grupos Tarefa que disputassem o controle de uma área marítima limitada, que poderia ser móvel ou estacionária.



FONTE:FIGHTING SHIPS

24-A

24-A

✓

Além da limitação em extensão, teria forçosamente esta área marítima a limitação imposta pelo apoio da aviação baseada em terra.

Este é o ponto crucial, no nosso entendimento.

A Força Aérea Brasileira também estaria engajada com o poder aéreo oponente e, com os meios escassos que a situação econômica do país lhe tem permitido obter, dificilmente poderia atender às necessidades navais.

É um posicionamento naval suicida, enfatiza o autor, essa dependência aos meios aéreos da FAB. Mesmo aceitando-se a limitação imposta à Marinha de operar próxima à costa, não poderíamos jamais contar com um apoio aéreo que provavelmente chegaria atrasado ... se chegasse.

A única alternativa que visualizamos para os próximos anos é factível no horizonte considerado. Precisamos dotar o NAeL "Minas Gerais" de aviação embarcada diversificada, em que pesem suas limitações em tamanho e equipamentos.

Pensa o autor que a operação de aeronaves de decolagem vertical (V/STOL) seriam as mais adequadas à solução do problema.

Na avaliação dos custos envolvidos devemos levar em conta a aquisição de um número maior de aeronaves que justificassem um sistema de manutenção eficiente e pudessem operar também a partir de bases em terra, em prol da Força Naval.

Devemos também analisar a atual deficiência em defesa anti-aérea e a importância para o futuro da manutenção de um adestramento mínimo na operação de aeronaves de ataque embarcadas.

Como a guerra naval moderna pressupõe, embora com intensidade variada a existência de ameaças múltiplas, de superfície, submarina e aérea, somente quando resolvido esse impasse poderemos efetivamente pensar em controlar áreas marítimas em presença de oponente que possua aviação embarcada, por mais modesta que seja.

A importância dos submarinos na negação ao uso do mar, desgaste e curso tem sido ampliada constantemente com a evolução de equipamentos mais sofisticados.

Unidades de superfície rápidas também podem exercer um papel relevante na negação do uso do mar, caso sejam armadas com mísseis de superfície.

Em caso contrário poderão efetuar patrulhas, cuja eficiência dependerá da sua articulação com aeronaves.

A projeção de poder em terra envolverá, na opinião do autor, apenas operações de pequeno vulto e limitadas à nossa capacidade atual. O Assalto Anfíbio e o apoio de Fogo Naval são exemplos de possível emprego.

No Assalto Anfíbio, a necessária rapidez exige meios especializados tanto no transporte a apoio à tropa, quanto na utilização de navios, helicópteros e embarcações.

A capacidade de Apoio Logístico Móvel, com a utilização de meios modernos e capazes de oferecer abastecimento múltiplo, é uma necessidade que deve ser equacionada e bem dimensionada para o futuro.

Considerações sobre o emprego político da Marinha em tempo de paz levam em conta a credibilidade de seu emprego, por parte de quem sofre essa ação.

A dissuasão pode se tornar, quando bem empregada e baseada em meios navais adequados, numa poderosa arma em apoio à política externa de um país.

Visitas a portos estrangeiros, na atitude clássica de mostrar a bandeira, podem ter reflexos bastante positivos se realizadas com racionalidade e senso de oportunidade.

A escolha dos navios deve ser baseada na "mensagem" que se pretende seja percebida pelo destinatário, e torna-se importante avaliar se o sentido com que foi recebida e interpretada, corresponde àquele que concebemos inicialmente.

A mobilidade e flexibilidade do poder naval, mais uma vez, lhe conferem características especiais para atuar, num oceano que ainda não tem as restrições mais rígidas observadas nos territórios e espaços aéreos, como ponta de lança, em proveito dos interesses nacionais.

Medidas políticas e econômicas devem ter o respaldo de alguma capacidade militar, e, o exemplo da chamada "Guerra da Lagosta" provou sobejamente à nação que o poder militar não só é útil como pode ser imprescindível.

A França, avaliando "riscos e preços a pagar", enviou um navio de guerra para proteger seus lagosteiros, numa típica atitude de "Política de Canhoneiras". Cumpre observar que, se o poder naval brasileiro tivesse maior credibilidade por parte daquele país, possivelmente tal fato jamais tivesse ocorrido.

De qualquer forma, a resposta brasileira se caracterizou por uma reação rápida e decidida, enviando diversos navios para operarem no litoral nordestino e enfatizando pela imprensa a decisão política que fora adotada. O inesperado da reação brasileira obrigou a França a repensar seus reais interesses, ordenando o regresso do navio e buscando o entendimento através dos canais diplomáticos.

Embora pouco divulgado e desconhecido do público em geral, constitui-se o episódio numa verdadeira lição de emprego político do poder naval.

Uma oportunidade que teremos nos próximos anos para exercitar o emprego político do poder naval será o preparo e aplicação de nossos navios nas bacias hidrográficas do Paraguai e Amazonas. (13)

O Brasil tem seguido a política externa de manter os nossos meios navais em equilíbrio relativo aos países vizinhos.

No caso do Paraguai chegamos mesmo a ceder o NaPaFlu "Itaipũ", unidade moderna construída no AMRJ, enquanto do lado brasileiro contamos ainda com unidades bastante antigas como o "Parnaíba" e o "Paraguassú". (14)

O ambiente fluvial e as Operações Ribeirinhas estão merecendo um estudo detalhado que, envolvendo os variados aspectos peculiares à cada região e aproveitando a experiência dos di-

versos setores envolvidos, nos conduza à doutrina de emprego mais eficiente dos meios que se façam necessários.

As relações de comando, a integração com as demais Forças Armadas e a caracterização perfeita do cenário de operação são, entre outros, tópicos indispensáveis na discussão do problema.

Experiências de outros países podem ser úteis, se convenientemente analisadas e adequadas ao caso brasileiro.

Dada a complexidade do problema, acreditamos nos resultados que poderiam ser obtidos através de Grupo de Trabalho, composto especificamente para o estudo do assunto.

A conjuntura atual parece priorizar a Amazônia como cenário de maior vulnerabilidade a conflitos de fronteiras, onde a atuação naval se faça necessária tanto em missões de apoio quanto em intervenções diretas.

A presença constante de nossos navios nessas áreas é fator de dissuasão importantíssimo que deve ser explorado, na nossa opinião.

Em tempo de paz, o debate com a sociedade, essencial como já citado anteriormente, deve esclarecer o verdadeiro papel das Forças Armadas.

A história nos ensina que a participação militar na política brasileira tem origens na Guerra do Paraguai e causas variadas, que vão desde o despreparo de nossas elites políticas até o envolvimento de militares em movimentos revolucionários.

A Proclamação da República teve a participação decisiva do exército e, a partir daí, os políticos se habituaram a rondar os quartéis em busca de apoio.

Um viciado sistema eleitoral, que privilegiava a política dos "coronéis" no interior, o atraso industrial de nosso país e a conhecida política do "café com leite", onde São Paulo e Minas Gerais se revezavam no poder, levou a juventude militar

a intervir no processo político em 1922, 1924 e 1930.

Políticos postos na clandestinidade por Getúlio Vargas assumiram posições radicais, propiciando a Intentona Comunista, em 1935, e o levante Integralista, em 1938.

O Estado Novo, criado em 1937, teve o apoio militar nas profundas reformas que realizou e no nacionalismo que o caracterizava.

Todos esses movimentos apresentavam em comum o fato dos militares apenas apoiarem os líderes civis.

Em 1964, ocorreu uma quebra desse padrão de comportamento, com os militares assumindo o poder durante vinte anos e preparando a transição democrática que hoje vivemos, após favorecer um desenvolvimento industrial intenso que elevou o Brasil à oitava economia do mundo ocidental.

Alongamo-nos na síntese histórica para demonstrar que a Instituição Militar tem exercitado uma influência recíproca com a Instituição Política, quase sempre motivada pelo nível de cultura política que impedia a formação de partidos estáveis.

No entendimento nacional, que julgamos imprescindível nos próximos anos, é preciso que sejam reforçados os controles civis da sociedade.

Os militares devem se dedicar ao profissionalismo, sem dúvida, porém em contrapartida, os políticos precisam reconhecer a importância do poder militar na consecução dos objetivos nacionais, aperfeiçoando seus conhecimentos na área da política externa e no jogo do poder entre as nações.

O Congresso Nacional, imbuído do espírito público de que a representação concedida pela sociedade lhe confere poderes para legislar de acordo com os interesses nacionais, há de concluir pela necessidade de uma Política de Defesa que oriente o preparo e a aplicação da Esquadra que o país tanto necessita.



CAPÍTULO 3

ANÁLISE CONCLUSIVA E SUGESTÕES

Visão Geopolítica - Vimos a importância, no passado, da visão geopolítica de homens notáveis como José Bonifácio de Andrade e Silva e o Barão do Rio Branco.

Vislumbrando o poder naval como fator imprescindível à concretização dos objetivos nacionais e elemento indispensável no apoio às gestões diplomáticas, souberam motivar a aquisição de Esquadras condizentes com o cenário em que viveram.

Com José Bonifácio criamos a Marinha Imperial, que consolidou nossa independência e manteve a integridade territorial. Na época do Barão do Rio Branco, adquirimos um poder naval que influenciou, sem qualquer dúvida, a solução pacífica dos nossos problemas de fronteiras e eliminou qualquer iniciativa de intervenção externa, numa época marcada pelo colonialismo desencadeado pelas potências industrializadas.

Ambos lutaram com problemas econômicos graves, como o que atualmente vivemos, mas souberam despertar nas elites e na sociedade o interesse pelo debate das questões navais, obtendo o apoio de que tanto necessitavam.

Seja a nossa primeira sugestão a busca de um direcionamento político, que nos conduza ao debate amplo sobre o papel que nosso país representa no mundo atual e as aspirações que temos para o futuro. Que se leve em conta os interesses a defender, suas vulnerabilidades e a maneira de sobrepujá-las, gerando uma Política de Defesa consentânea com as reais necessidades do país.

A Marinha deve participar ativamente dessa discussão, esclarecendo o povo e as elites menos informadas de que a Segurança Nacional não é tema militar exclusivo, sendo os recursos para uma Esquadra moderna e eficiente analisados obrigatoriamente pelo Congresso, no qual repousa a responsabilidade de sancioná-los ou não.

Tecnologia - A capacitação tecnológica que possuímos na época da Independência, embora rudimentar se comparada com a época atual, foi o sustentáculo que possibilitou ao Arsenal da Corte a recuperação e modernização dos navios portugueses apresados.

A evolução tecnológica foi capaz de produzir no Brasil navios a vapor e encouraçados no século passado, atendendo às pressões exercidas pelos conflitos que vivenciamos.

Relembremos o fato marcante de que três dos quatro navios que efetuaram a transposição da Fortaleza de Humaitá foram de construção nacional.

O desafio tecnológico atual é ainda maior, pela velocidade com que vem se processando e pela tremenda repercussão que acarreta nos mais variados setores.

A Marinha parece trilhar o caminho adequado, ao proporcionar recursos crescentes ao desenvolvimento da Ciência e Tecnologia.

O projeto de construção de nosso submarino com propulsão nuclear é um empreendimento que deve continuar merecendo o melhor de nossos esforços, pelo muito que representa em termos científicos e estratégicos.

O desenvolvimento da guerra de minas é outro setor que deve merecer atenção especial, pelas imensas potencialidades que apresenta, num país de costas extensas, onde os variados interesses a defender sofrem a limitação de recursos extremamente escassos.

A minagem é capaz de, no mínimo, atrasar a operação adversária, exigindo-lhe um tempo precioso e meios capacitados à remoção do obstáculo.

A história demonstra que a descontinuidade tem sido o maior problema de nossa construção naval.

Buscando a nacionalização, construímos duas Fragatas no

AMRJ, que serviram de base para o projeto e construção das Corvetas classe "Inhaúma".

Realiza ainda o AMRJ a construção de submarinos classe "Tupi".

Sendo a nacionalização um imperativo da própria segurança nacional, representa um desafio que deve ser permanentemente respondido, mesmo na contingência de termos que ceder no rigor de alguns requisitos operativos.

Além disso, devemos buscar a participação crescente da indústria privada, estimulando-a também à pesquisa e ao desenvolvimento de itens que tenham consumo elevado ou contenham tecnologia sensível, como a informática, a guerra eletrônica e os mísseis.

O problema técnico não nos parece insuperável, mormente se a escolha das aeronaves evoluir para aquelas que necessitam de pouco espaço para decolagem e pouso (V/STOL).

A grande dificuldade é política e tem contornos financeiros que podem e devem ser equacionados ao longo da década atual.

Os resultados seriam altamente positivos, em termos de adestramento, na manutenção da capacidade já existente e na capacitação em operação de aeronaves de ataque embarcadas.

Seria um despertar promissor, tirando-nos da letargia atual em relação ao assunto, e, visualizando um horizonte onde a obtenção de Navios Aeródromos de Ataque pudessem ser exequíveis.

Nunca é demais lembrar que a 2ª.GM, que terminou a quarenta e seis anos, caracterizou-se pelos confrontos aeronavais e que países com interesses semelhantes aos nossos e de potencial econômico muito menor, já operam nesse campo há muitos anos.

Sua utilização seria, basicamente, no controle de Área

Marítima.

No tocante a submarinos, o que foi dito sobre o nuclear e a construção das unidades da classe "Tupi" no AMRJ, parece evoluir adequadamente no sentido da obtenção de tecnologia, nacionalização e continuidade do programa de construções.

Devem os nossos submarinos ser empregados, prioritariamente, na tarefa de negação do uso do mar.

A capacidade de Assalto Anfíbio de pequena monta deve ser mantida, com os meios atuais, nos próximos anos.

As operações ribeirinhas merecem um reestudo através Grupo de Trabalho, que possa sugerir ao Estado-Maior-da-Armada, uma visão detalhada do problema atual, indicando, se necessário, a alocação e complementação de meios e recursos em prol da eficácia desejada.

Basicamente, o Assalto Anfíbio estará ligado à projeção de poder em regiões conflitadas e terá, como já citado, característica ofensiva, devendo contar com mobilidade estratégica e rapidez do desembarque.

A aquisição de navios pelo sistema de arrendamento pode ser interessante na substituição das unidades mais antigas, desde que a preços simbólicos, e representando avanço tecnológico em sensores, armas e equipamentos. (15)

As Forças Distritais e os meios fluviais~~x~~ devem ser mantidos no nível atual; estes são compatíveis com os meios de países vizinhos e a exceção fica caracterizada pelos recursos que possam ser solicitados para uma nova concepção das atividades ribeirinhas, decorrente de sugestão anterior. //

Orientação Estratégica - Qualquer decisão deverá levar em conta a prioridade estratégica de defesa de nossas fronteiras marítimas em águas próximas, onde possamos contar com o apoio da aviação baseada em terra, a operação de submarinos e navios

de escolta, e a complementação por meio de minagem defensiva.

Em áreas afastadas, apenas os submarinos deverão ser empregados na negação do uso do mar e, preferencialmente, apoiados por aeronaves de esclarecimento.

A defesa do tráfego marítimo deverá ser obtida através de controle da movimentação dos navios e da proteção propriamente dita.

É importante ter em mente que o fluxo de cargas pelas vias marítimas encerra o duplo interesse de quem vende e de quem compra, o que pode gerar pressões políticas no decorrer de conflitos.

A identificação de rotas vitais, aliada à constatação de nossa impossibilidade de defendê-las totalmente, nos leva a concentrar esforços em áreas próximas ao litoral, condicionados ao apoio aéreo da FAB e buscando águas rasas como elemento adicional na defesa A/S.

É importante, por outro lado, a priorização na defesa de áreas onde estão concentrados nossos interesses na exploração de petróleo, base industrial próxima ao litoral e portos mais importantes.

A integração das Forças Armadas é uma necessidade inadiável na atualidade e deve ser buscada com ênfase especial na logística, na mobilização e na elaboração de planejamentos combinados envolvendo os diversos cenários.

Problemas em relação ao narcotráfico e ao meio ambiente, não são da competência da Marinha, porém, no caso de solicitação expressa e pela via legal, deverá a MB continuar apoiando, em tempo e lugar, com os meios disponíveis.

Finalmente, a constatação de que o mundo está se reorganizando em termos de distribuição de poder nos convida a um esforço redobrado nos próximos anos, perseguindo com denodo e

e tenacidade soluções realistas que atendam às nossas justas aspirações e verdadeiros interesses nacionais.

A orientação que vem sendo seguida pela MB, criou uma Esquadra coerente com os cenários previsíveis para os próximos anos, salvo no que se refere à aviação embarcada diversificada.

Sugere o autor, portanto, apenas algumas pequenas alterações que, em sua opinião, dariam ao nosso poder naval capacidade de dissuasão em termos regionais, contribuindo para a solução pacífica de divergências que possam ocorrer.

A estrutura atual nos possibilita a expansão futura, qualquer que seja a mudança na orientação a seguir e materializa um adestramento contínuo nos diversos tipos de operações navais.

A busca do respaldo político às concepções de emprego do poder naval deve se constituir em preocupação constante de nossas autoridades navais.

Os cenários hipotéticos precisam ser amplamente discutidos e debatidos com as demais expressões do poder nacional, procurando vencer a falta de interesse civil pelos assuntos militares.

Precisamos ter aliados no Congresso que nos auxiliem por ocasião da votação de orçamentos militares.

A opinião pública é importante e deve ser esclarecida através da utilização dos meios de comunicação de massas, num processo interativo, coerente e contínuo.

O preparo do nosso pessoal é tarefa indispensável que precisa ser ajustada à complexidade tecnológica atual, sem prejuízo das nossas tradições mais caras e que tem caracterizado a elite naval.

Finalizando, vamos relembrar as célebres palavras de Rui Barbosa: "...a primeira condição da paz é a respeitabilida

de, e a da respeitabilidade é a força. A fragilidade dos meios de resistência de um povo acorda nos vizinhos mais benévolos veleidades inopinadas, converte contra ele os desinteressados em ambiciosos, os fracos em fortes, os mansos em agressivos.

Querer a paz é prevenir a guerra; e esta, modernamente, não é uma expectativa abstrata, mas um conjunto prático de recursos definidos, hipóteses previstas e planos estudados."



**LINHAS DE NAVEGAÇÃO
NO
ATLÂNTICO**

Fonte: TRABALHO DO GRUPO DELTA - 1991

✓

RESUMO DAS ESTRATÉGIAS NAVAIS CLÁSSICAS

- MAHAN: DOMÍNIO DO MAR → Batalha decisiva.
 CONCENTRAÇÃO → Mobilidade Naval.
 POS. ESTRATÉGICA → Bases avançadas e ultramarinas.
 COMUNICAÇÕES → Logística.
- CORBETT: DISPUTA do DOMÍNIO do MAR → Esquadra em potência, incursões.
 OBTENÇÃO do DOMÍNIO do MAR → Batalha decisiva, bloqueio.
 EXPLORAÇÃO do DOMÍNIO do MAR → Defesa contra invasão, ataque e defesa ao comércio marítimo, ataque, defesa e apoio às expedições além-mar.
- CASTEX: DOMÍNIO do MAR é INCOMPLETO, RELATIVO, IMPERFEITO, LOCAL e TEMPORÁRIO
 BIPOLAR: BATALHA DECISIVA
 (FORÇAS ORGANIZADAS)
 DESGASTE - CORSO
 (GUERRA ÀS COMUNICAÇÕES)

BIBLIOGRAFIA

1. BRASIL. Estado Maior da Armada: Conceito Estratégico Naval (CENAV). (ultra-secreto).
2. _____ . Plano Estratégico Naval (PEN). (ultra-secreto).
3. _____ . Ministério da Marinha. Doutrina Básica da Marinha . Brasília.1983 (reservado)
4. _____ . Política Básica da Marinha . Brasília, 1978 (reservado)
5. ALMEIDA, Washington Perry de. A Ação da Marinha Imperial na Guerra dos Far-
rapos . Rio de Janeiro, Imprensa Naval. 1935. 115.p.
6. ARMITAGE, João. História do Brasil, cap. V, VII, XI, XII, XIII e XX. S.N.T.
7. BOÏTEUX, Lucas Alexandre. A Marinha Imperial e outros ensaios. Rio de Janei
ro, Imprensa naval, 1954. 443 p.
8. FROTA, Guilherme de Andrea. Uma Visão panorâmica da História do Brasil.S.N.T
216 p.
9. FERREIRA, Carlos Alberto L. Fontes. A Marinha Brasileira do 2º Reinado até
Riachuelo. s.n.t.
10. _____ . A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império. Rio de Ja-
neiro, J. Olympio, 1965.
11. _____ . História do Brasil. Rio de Janeiro, SDGM, 1985. 214 p.
12. _____ . VALE, Brian. Estratégia, Poder Marítimo e a Criação da Marinha do
Brasil , Rio de Janeiro, Navigator s.n.t.: 5-21
13. CARVALHO, Antonio Maria de. Aviação Embarcada. Rio de Janeiro, 1ª Ed.1962,60p.
14. CAVAGNARI FILHO, Geraldo Lesbat. Autonomia militar e construção da potência.
In: As Forças Armadas do Brasil. Rio de Janeiro, Espaço e Tempo, 1987,187p.
15. FERREIRA, Domingos Pacífico Castello Branco. Perspectivas da Marinha Brasilei
ra para a década. 1980/90. (secreto).
16. _____ . Tecnologia e Desenvolvimento na MB. (Confidencial)
17. _____ . The Navy of Brazil: An Emerging Power at Sea.
18. FLORES, Mário Cesar et alli. Desenvolvimento do Poder Naval Brasileiro.(confi
dencial).
19. FLORES. Mario Cesar. Atlântico Sul- Uma Perspectiva Naval Brasileira. Geopoli
tica e Estratégia, Lisboa, : 95-114, 1989

20. _____. O Preparo da Marinha dos próximos dez anos. Revista Marítima Brasileira, 108, (1/3): 13-23, jan./mar. 1988.
21. FONSECA, Fernando. O Brasil e a ^ocooperação entre o Atlântico Norte e Sul. Estratégia, (3).
22. FREITAS, Paulo Irineu Roxo de. Estratégia do Brasil no Futuro. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, 101, (4/6): 19-30, abr./jun. 1981.
23. GUILLOBEL, Renato de Almeida. Ressurgimento da Aviação Naval. Rio de Janeiro. Imprensa Naval. 1958, 25 p. -
24. GUIMARÃES, Luiz Paulo. A Evolução do Poder Naval e do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro - após a 2ª Guerra Mundial. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, 107 (10/12): 131-45, out./dez. 1987.
25. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro. Rio de Janeiro, EGN, 1982. ✓
26. LAVANÈRE-WANDERLEY, Nelson Freira. História da Força Aérea Brasileira, Rio de Janeiro, Ministério da Aeronáutica, 1975, 384p.
27. HILL, J. R. Maritime Strategy for Medium Powers. Annapolis, Naval Institute, 1986
28. MACEDO, Jorge Borges. O Atlântico Norte e os Desafios do Sul. Geopolítica e Estratégia, Lisboa: 95-114, 1989.
29. MARMORA, Leopoldo. A Integração Brasil-Argentina: Riscos, possibilidades e custos. Política e Estratégia, (6/1): 17-35, jan./mar. 1988.
30. OLIVEIRA; José Maria do Amaral. O Brasil no contexto estratégico mundial. A Defesa Nacional,
31. PAULON, Walter José. Resenha de assuntos sobre a "Questão da Aviação Embarcada". Rio de Janeiro, 1960.
32. SACHETTI, Antonio Emílio. A NATO e o Atlântico Sul. Geopolítica e Estratégia, Lisboa: 131-53. 1989.
33. SANTOS, Murillo. Evolução do Poder Aéreo. Rio de Janeiro, Itatiaia. 1989. 179p.
34. _____. Uma nova concepção estratégica para o Brasil - Um debate necessário. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, SDGM, 109 (5/7): 49-71. jul./set. 1989. ✓

35. FLORES, Mário Cesar. O Poder Naval na década dos setenta. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, 11-43, jul/ago. 1971. 5
36. _____. Evolução do Pensamento Naval Brasileiro. Trabalho do Grupo Delta. Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro. 1991.
37. _____. O Poder Naval nas Guerras Limitadas. Trabalho do Grupo Bravo - Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro. 1991. ✓

ESTE LIVRO DEVE SER DEVOLVIDO NA ÚLTIMA
DATA CARIMBADA

| | | |
|-------------|--------------|--|
| 30 JAN 1994 | 22 JUL 1998 | |
| 05 MAI 1994 | 21 SET 1999 | |
| 31 MAI 1994 | 06 OUT 1999 | |
| 03 JUN 1994 | 2 JUN 1999 | |
| 05 JUL 1994 | 28 JUL 1999 | |
| 24 SET 1994 | 170 MAI 2000 | |
| 06 ABR 1995 | *2 MAI 2000 | |
| 27 ABR 1995 | | |
| 10 MAI 1995 | | |
| 03 JAN 1996 | | |
| 03 ABR 1996 | | |
| 08 ABR 1996 | | |
| 01 MAI 1996 | | |
| 16 ABR 1997 | | |
| 07 MAI 1997 | | |

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
Biblioteca

Rosa, Ralph Rabello de Vasconcellos

A estratégia naval brasileira

6-C-8

(3184/92)



00094900003184

A Estratégia naval brasileira

6-C-8

A estratégia naval brasileira

6-C-8

DEVOLVER NOME LEIT. (3184/92)

| | |
|-------------|---|
| 30 JAN 1994 | cc PALMIRA |
| 05 MAI 1994 | cc (IN) Fernando |
| 31 MAI 1994 | cc KLEIN |
| 03 JUN 1994 | cc ARRUDA |
| 05 JUL 1994 | cc Lourenço ^{cc} ALCIONE |
| 24 SET 1994 | P/CF MARCONDES CF (IN) CAETANO DE SILVA |
| 06 ABR 1995 | CMG MARINHO CMG MARINHO |
| 27 ABR 1995 | CMG MARINHO |
| 10 MAI 1995 | CMG (IN) MOREIRA |
| 03 JAN 1996 | cc (90) MOACIR |
| 03 ABR 1996 | cc MAURÍCIO |
| 18 ABR 1996 | cc Soares de Souza |

RETIROU EM

NOME DO LEITOR

01 MAI 1995

cc f. h.

16 ABR 1997

STUR G. H. P.

07 MAI 1997

cc f. h.

22 JUL 1998

cc Triluzo

27 SET 1998

cc P. P. P.

06 OUT 1998

M. L. L. C. A. R. L. I. N. D. O.