

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIA POLÍTICA

DILCEU ROBERTO PIVATTO JUNIOR

**A CONSTRUÇÃO DO PENSAMENTO NAVAL BRASILEIRO:
FORMULAÇÕES POLÍTICO-ESTRATÉGICAS E DESENVOLVIMENTO
TECNOLÓGICO (1967-2008)**

PORTO ALEGRE

2024

DILCEU ROBERTO PIVATTO JUNIOR

**A CONSTRUÇÃO DO PENSAMENTO NAVAL BRASILEIRO:
FORMULAÇÕES POLÍTICO-ESTRATÉGICAS E DESENVOLVIMENTO
TECNOLÓGICO (1967-2008)**

Tese de Doutorado em Ciência Política,
apresentada como requisito parcial para
obtenção do título de Doutor pelo
Programa de Pós-Graduação em Ciência
Política da Universidade Federal do Rio
Grande do Sul.

Orientador: Prof. Dr. Eduardo Munhoz
Svartman.

Porto Alegre

Março de 2024

DILCEU ROBERTO PIVATTO JUNIOR

**A CONSTRUÇÃO DO PENSAMENTO NAVAL BRASILEIRO:
FORMULAÇÕES POLÍTICO-ESTRATÉGICAS E DESENVOLVIMENTO
TECNOLÓGICO (1967-2008)**

Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação em Ciência Política do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da UFRGS, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Ciência Política.

Orientador: Prof. Dr. Eduardo Munhoz Svartman.

Porto Alegre, 13 de março de 2024.

Resultado: APROVADO.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Eduardo Munhoz Svartman - Orientador

UFRGS

Prof. Dr. André Luiz Reis da Silva

UFRGS

Prof. Dr. Francisco Eduardo Alves de Almeida

Escola de Guerra Naval – EGN

Prof. Dr. Vinicius Mariano de Carvalho

King's College London – KCL

AGRADECIMENTOS

É difícil dimensionar a quantidade de pessoas que contribuíram direta e indiretamente no período em que estive realizando meu doutorado, especialmente, nos anos de pesquisa e levantamento do material empírico utilizado na elaboração desta tese. Inicialmente, agradeço aos espaços institucionais que proporcionaram o meu processo formativo enquanto doutorando. Neste sentido, agradeço à Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e ao Programa de Pós-Graduação em Ciência Política que aprovaram a minha proposta de pesquisa, que resultou na presente tese de doutorado, em um assunto que considero pouco estudado no Rio Grande do Sul. Agradeço também à Escola de Guerra Naval (EGN) e ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos que, em 2019, me acolheram enquanto aluno/pesquisador externo e que assim contribuiu no aprimoramento da minha formação acadêmica, bem como oportunizou entrar em contato com novas experiências e conhecimentos que posteriormente se tornaram fundamentais para a produção textual da tese.

Mencionados os espaços institucionais de formação, os espaços institucionais de pesquisa foram fundamentais na medida em que disponibilizam os seus acervos e assim viabilizaram o mapeamento e o levantamento das fontes utilizadas. Agradeço aos funcionários civis e militares atenciosos, e que me atenderam de forma cordial e prestativa: na Biblioteca da Escola de Guerra Naval, no Arquivo da Marinha, na Biblioteca do Clube Naval e na Biblioteca Nacional. Com efeito, as instituições são compostas por pessoas e neste caso agradeço de maneira geral aos colegas e professores que conheci no Programa de Pós-Graduação em Ciência Política e no Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais, ambos da UFRGS, e também no Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval. Evidentemente que, no meu processo de doutoramento, contei com o apoio de algumas pessoas que merecem ser aqui pontualmente mencionadas, pessoas que contribuíram sobremaneira para que eu conseguisse realizar o doutorado.

Agradeço em especial ao meu orientador, Prof. Dr. Eduardo Munhoz Svartman, por ter inicialmente acreditado na minha proposta de pesquisa/tese e que muito contribuiu, no meu processo de formação enquanto pesquisador, desde a graduação até o doutorado.

Expresso gratidão também à Profa. Dra. Sabrina Evangelista Medeiros que muito me auxiliou no meu ingresso e, posterior, formalização da matrícula enquanto aluno/pesquisador externo no Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, no primeiro semestre de 2019. Estendo este agradecimento aos professores Dr. Francisco Eduardo Alves de Almeida e Dr. William de Sousa Moreira, da Escola de Guerra Naval, que me disponibilizaram os primeiros contatos para a realização das entrevistas com os oficiais-superiores e oficiais-generais da Marinha do Brasil. Ademais, o Prof. Alves de Almeida me auxiliou na condução da pesquisa e no acesso aos documentos consultados, na Biblioteca da Escola de Guerra Naval, na Biblioteca do Clube Naval e, especialmente, no Arquivo da Marinha, no período em que estive no Rio de Janeiro em 2019. Certamente, sem a disponibilidade e o auxílio destes professores, esta tese não teria alcançado a mesma dimensão e profundidade, em termos de levantamento de material empírico e variedade de fontes consultadas/utilizadas.

Agradeço imensamente aos oficiais-generais e oficiais-superiores que, cordialmente, me receberam em suas residências e/ou ambientes de trabalho e que disponibilizaram parte de seu tempo para a realização das entrevistas presencialmente. Este agradecimento se estende aos seguintes oficiais-generais e oficiais-superiores da Marinha do Brasil entrevistados: ao Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores (*in memoriam*); ao Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira; ao Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho; ao Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto; ao Vice-Almirante Armando Senna Bittencourt; ao Contra-Almirante Tiudorico Leite Barboza; ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Eduardo Alves de Almeida; e ao Capitão-de-Mar-e-Guerra José Augusto Abreu de Moura.

Sou muito grato ao apoio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) que me proporcionou a realização do doutorado com dedicação exclusiva ao me conceder uma bolsa entre março/2017 a agosto/2021, e ao fornecer parcialmente os custos de minha estada no Rio de Janeiro. Além disso, a CAPES custeou também parte das apresentações e publicação de artigos em congressos e eventos acadêmicos de maneira geral. Devo também agradecer aos professores que aceitaram compor a banca examinadora da tese e que contribuíram, por meio de suas arguições, para o meu amadurecimento intelectual e melhoramento da versão final do texto da tese: ao Prof. Dr. André Luiz Reis da Silva (UFRGS); ao Prof. Dr. Vinicius Mariano de Carvalho

(*King's College London*); e, mais uma vez, ao Prof. Dr. Francisco Eduardo Alves de Almeida (EGN).

Por fim, mas nem por isso menos importante, expresso profundo agradecimento aos familiares que me apoiaram, direta e indiretamente, e que me acompanharam no período em que realizei o doutorado. Um agradecimento especial: ao meu saudoso pai, Dilceu Roberto Pivatto (*in memoriam 1960-2021*) que sempre me incentivou e que permanece em nossas lembranças, por meio de seu exemplo e das belas e incontáveis recordações vividas; à minha mãe, Suzana Vanzin Pivatto que, em seu modo de agir, com ternura, sempre esteve presente me apoiando e procurando amenizar as dificuldades enfrentadas na vida; ao meu cachorro de estimação, Oliver, que irradia diariamente uma alegria e companheirismo sem igual; à minha irmã, Daiana Rafaela Pivatto Andretta que, na medida do possível, procurou me apoiar; e à minha noiva, Taisa Chies, por sua imensurável demonstração de amor e paciência, ao longo destes anos em que estive, por vezes, ausente, na realização da pesquisa e, logo depois, recolhido na elaboração da tese. À Taisa, parceira de vida, dedico esta tese.

“Com efeito, para o homem, enquanto homem, nada tem valor
a menos que ele *possa* fazê-lo *com paixão*
requisito da *inspiração*.”

Max Weber

RESUMO

A presente tese consiste em compreender a construção do pensamento naval brasileiro em um contexto de mudanças, de regime político e modelo de desenvolvimento no Brasil e do sistema internacional bipolar para o pós-Guerra Fria, no período correspondente aos anos de 1967 a 2008. A análise do pensamento naval brasileiro nestes distintos cenários político-econômicos permitiu uma avaliação mais aprofundada sobre *como e o que* a Marinha brasileira produziu em termos de estratégia naval para o Brasil. Evidenciou-se neste sentido a autonomia dos militares em formular a estratégia naval brasileira não apenas durante o regime militar, mas também no processo de redemocratização do país. A estratégia naval brasileira ao ser reformulada no período analisado apresentou consideráveis mudanças de percepção, principalmente, por conta da realização de novas avaliações que indicariam uma reconfiguração do poder naval brasileiro de modo que acompanhasse as novas ameaças e mudanças do cenário internacional. Neste sentido, a teoria construtivista forneceu os componentes para a análise do pensamento naval brasileiro ao sinalizar a importância das instituições e dos indivíduos inseridos nestas instituições e que, direta ou indiretamente, conduzem os processos de criação de novas ideias. A autonomia dos militares, na formulação de seu próprio pensamento político-estratégico no período, possibilitou a identificação das linhas de pensamento predominantes e que orientaram a Marinha brasileira tanto na formulação de sua estratégia quanto na definição de quais seriam os projetos navais prioritários a serem desenvolvidos. Na Marinha, percebeu-se certo dinamismo na circulação das ideias, em diferentes ambientes e de várias formas, através das instituições de ensino e formação do oficialato, bem como por meio da imprensa militar especializada. Assim, as produções ideacionais nestes diversos espaços aprofundaram e, conseqüentemente, tornaram mais dinâmico o processo de construção do pensamento naval. Com efeito, as ideias produzidas ampliaram as percepções em relação aos meios navais e aeronavais que deveriam ser adquiridos e/ou desenvolvidos para a configuração do poder naval brasileiro, fornecendo assim um conjunto de percepções que serviriam de subsídio nos processos de tomada de decisão interna, especialmente, por parte das autoridades da Marinha do Brasil.

Palavras-Chave: pensamento naval brasileiro; Marinha do Brasil; poder naval balanceado; autonomia militar; desenvolvimento tecnológico naval.

ABSTRACT

This thesis consists of understanding the construction of Brazilian naval thought in the period from 1967 to 2008. This was a period of political-economic changes in Brazil and in the international system. In Brazil, after the end of the military regime followed by a deep economic crisis, a process of redemocratization began, and in the international sphere, the end of the Cold War reconfigured the international system. Thereby, the analysis of Brazilian naval thought in different political-economic scenarios allowed a more in-depth assessment of *how* and *what* the Brazilian Navy produced in terms of naval strategy for Brazil. In this sense, it became evident the autonomy of the military in formulating the Brazilian naval Strategy, not only during the military regime, but also in the country's redemocratization process. When the Brazilian naval strategy was reformulated during the period analyzed, it presented considerable changes in perception, mainly by carrying out new assessments that would indicate a reconfiguration of Brazilian naval power to keep up with new threats and changes in the international scenario. In this case, constructivist theory provided the components for the analysis of Brazilian naval thought by signaling the importance of institutions and individuals inserted in these institutions and who, directly or indirectly, conduct the processes of creating new ideas. The autonomy of the military in formulating its own political-strategic thinking during the period made it possible to identify the predominant lines of thought that guided the Brazilian Navy both in formulating its strategy and in defining which would be the priority naval projects to be developed. In the Brazilian Navy, a certain dynamism was noticed in the circulation of ideas, in different environments and in various ways, through teaching and officer training institutions, as well as through publications in specialized military journals. Thus, the ideational productions in these different spaces, consequently, made the process of constructing naval thought more dynamic. In effect, these ideational productions expanded perceptions about the naval and air capabilities that should be acquired and/or developed to configure Brazilian naval power, thus providing a set of ideas that would serve as input internal decision-making processes, especially by the authorities of the Brazilian Navy.

Keywords: Brazilian naval thought; Brazilian Navy; balanced naval power; military autonomy; naval technological development.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMAS – Área Marítima do Atlântico Sul

AMRJ – Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro

BAENSPA – Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

BWB – *Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung*

CASNAV – Centro de Análise e Sistemas Navais

CCA-IMO – Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional

C-CEM – Curso de Comando e Estado-Maior

CCME – Contra-Contramedidas Eletrônicas

CFN – Corpo de Fuzileiros Navais

CISCOMIS – Comissão de Desenvolvimento do Projeto e de Implantação do Sistema de Comunicações Militares por Satélites

CME – Contramedidas Eletrônicas

COAMAS – Coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul

COMASSE – Comissão Assessora de Assuntos Científicos e Tecnológicos

CONCITEM – Conselho de Ciência e Tecnologia da Marinha

COPESP – Comissão de Projetos Especiais da Marinha

C-PEM – Curso de Política e Estratégia Marítimas

CREDN – Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados

C-SGN – Curso Superior de Guerra Naval

CTMSP – Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo

DEN – Diretoria de Engenharia Naval

DGMM – Diretoria-Geral do Material da Marinha

DPHDM – Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

EB – Exército Brasileiro

ECEME – Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

EGN – Escola de Guerra Naval

EMA – Estado-Maior da Armada

EMAER – Estado-Maior da Aeronáutica

EMFA – Estado-Maior das Forças Armadas

EMGEPRON – Empresa Gerencial de Projetos Navais

END-2008 – Estratégia Nacional de Defesa de 2008

ESG – Escola Superior de Guerra

EsqdVF-1 – 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque

ETCN-SP – Escritório de Construção Naval em São Paulo

FAB – Força Aérea Brasileira

FlotAm – Flotilha do Amazonas

GE – Guerra Eletrônica

GEMPO – Grupo Executivo para Modernização dos Portos

GTI – Grupo de Trabalho Institucional

HDW – *Howaldtswerke Deutsche Werft*

IKL – *Ingenieur Kontor Lubeck.*

IPEN – Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares

IPqM – Instituto de Pesquisas da Marinha

JID – Junta Interamericana de Defesa

MB – Marinha do Brasil

MAGE – Medidas de Apoio de Guerra Eletrônica

MAS – Míssil Ar-Superfície

MD – Ministério da Defesa

MM – Ministério da Marinha

MSS – Míssil Superfície-Superfície

MRE – Ministério das Relações Exteriores

NAe – Navio-Aeródromo

NDD – Navio de Desembarque-Doca

NDCC – Navio de Desembarque de Carros de Combate

NUCLEP – Nuclebrás Equipamentos Pesados

ODS – Órgão de Direção Setorial

OEA – Organização dos Estados Americanos

ONU – Organização das Nações Unidas

OPERATLAN – Operação Atlântico

OTAN – Organização do Tratado do Atlântico Norte

OTAS – Organização do Tratado do Atlântico Sul

PDN-1996 – Política de Defesa Nacional de 1996

PDN-2005 – Política de Defesa Nacional de 2005

PEM – Plano Estratégico da Marinha

PMN – Política Marítima Nacional

PPA – Plano Plurianual

PNEMEM – Política Nacional de Exportação de Material de Emprego Militar

PNM – Programa Nuclear da Marinha

PRONAE – Programa de Obtenção de Navios-Aeródromo

PRONANF – Programa de Obtenção de Navios Anfíbios

PROSUB – Programa de Desenvolvimento de Submarinos

PROSUPER – Programa de Obtenção de Meios de Superfície

PRM – Programa de Reparagem da Marinha

RMB – Revista Marítima Brasileira

SALT – *Strategic Arms Limitation Talks*

SCTM – Sistema de Ciência e Tecnologia da Marinha

SECONCITEM – Secretaria-Executiva do Conselho de Ciência e Tecnologia da Marinha

SGE – Sistema de Guerra Eletrônica

SIPAM – Sistema de Proteção da Amazônia

SisGAAz – Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul

SLDM – Sistema de Lançamento e Despistador de Mísseis

SNI – Serviço Nacional de Informação

SPD – Sistema do Plano Diretor

SPP – Sistema de Planejamento de Pessoal

SWAPO – *South West Africa People's Organization*

SZA – *Salzgitter-Electronik*

TIAR – Tratado Interamericano de Assistência Recíproca

UNASUL – União de Nações Sul-Americanas

ZEE – Zona Econômica Exclusiva

ZOPACAS – Zona de Paz e Cooperação

APOIO DE FINANCIAMENTO CAPES

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código 001.

This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Finance Code 001.

SUMÁRIO

Considerações iniciais: delimitação da tese	21
1. Contextualização	21
2. Apresentação do problema	26
3. Fontes, metodologia empregada e organização dos argumentos.....	34
Capítulo I. Formulações político-estratégicas e estrutura de força: parâmetros para a análise do pensamento naval brasileiro	40
1. Mudanças de padrões nas relações civis-militares no Brasil: dos governos militares ao retorno do regime democrático (1964-2008)	43
1.1. No decorrer dos governos militares (1964-1985)	43
1.2. Na transição para o regime democrático e início da Nova República (1985-1994)	47
1.3. No processo de institucionalização do Ministério da Defesa (1995-2008).....	52
2. A profissionalização das Forças Armadas e as relações entre civis e militares	57
2.1. As relações entre civis e militares: política, poder e estratégia.....	57
2.2. Emulação de modelos organizacionais: a profissão militar, o estudo da guerra e o estabelecimento de novas concepções político-estratégicas	61
3. A Marinha no pensamento militar brasileiro: formulação da estratégia naval e políticas de defesa.....	66
3.1. Aspectos autonomistas do pensamento militar brasileiro	66
3.2. As bases para a estruturação de um poder regional: a Marinha enquanto instrumento de poder político, diplomático e dissuasório.....	72
4. A teoria construtivista: contribuições para a análise da construção do pensamento naval brasileiro	79
4.1. Elementos estruturais da teoria construtivista: a institucionalização das ideias	79
4.2. O intercâmbio de ideias do Estado-Maior da Armada com a Escola de Guerra Naval: os espaços formais de formulação da estratégia naval brasileira	83
4.3. O debate de novas ideias: espaços não burocráticos e de menor controle hierárquico.....	88

Capítulo II. Concepções teóricas do pensamento naval brasileiro: por uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas 96

1. Pensadores navais clássicos e a assimilação de conceitos na construção do pensamento naval brasileiro 99

1.1. Alfred Thayer Mahan: o emprego político do poder naval e a importância do controle dos mares..... 99

1.2. Julian Stafford Corbett: teoria da concentração e dispersão das forças navais 105

1.3. Raoul Victor Castex: a manobra estratégica em cenários de conflito naval .. 111

2. Armando Amorim Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores: os fundamentos para um novo pensamento naval brasileiro 117

2.1. Fatores conjunturais que influenciaram na forma de se pensar a Marinha do Brasil nos anos de 1970..... 117

2.2. A estrutura do sistema internacional e o relativo equilíbrio de poder entre potências conforme Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores 124

2.3. As prováveis ameaças e a posição do Brasil no contexto da Guerra Fria avaliadas por Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores 127

2.4. Os desafios apontados por Vidigal e Flores para a defesa do Brasil e o preparo da Marinha brasileira..... 130

3. A nova matriz do pensamento naval brasileiro: concepções para o emprego do poder naval e a criação de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas 133

3.1. A reformulação de concepções e o estabelecimento de uma nova matriz de pensamento naval a ser adotada pela Marinha do Brasil 133

3.2. O preparo do poder naval brasileiro a partir da nova matriz de pensamento: os cenários de atuação, a delimitação dos meios navais e o desenvolvimento tecnológico 146

Capítulo III. Configuração de uma nova matriz para o pensamento naval brasileiro: a conjugação das diretrizes autonomistas com a diversificação de capacidades (1967-1981) 157

1. De uma força auxiliar na Guerra Fria para uma Marinha oceânica: a ampliação das capacidades e o gradual afastamento da “síndrome antissubmarino” 160

1.1. Um panorama das ameaças da Marinha soviética no Atlântico Sul: concepções conjunturais para além da guerra antissubmarino 160

1.2. A “síndrome antissubmarino”: um modelo a ser superado na Marinha do Brasil 164

1.3. A ampliação das áreas prioritárias da Marinha: repensando a atuação do poder naval brasileiro	170
2. A crescente insatisfação com os Estados Unidos: avaliando a dependência e obsolescência da Marinha	174
2.1. Exercícios navais realizados no âmbito da UNITAS e os indicativos para as aquisições na Marinha brasileira	174
2.2. As relações entre as Marinhas do Brasil e dos Estados Unidos em meio a denúncia do Acordo Militar em 1977	181
3. O Plano Diretor de 1967 e a apresentação das diretrizes para um projeto autonomista: redesenhando a Marinha brasileira.....	186
3.1. Apresentação do Plano Diretor de 1967: a aplicação das diretrizes do plano e os seus desdobramentos no pensamento da Marinha.....	186
3.2. A guerra antissubmarino e os indicativos do despreparo da Marinha para outros tipos de ameaças.....	191
3.3. Redesenhando a Marinha: as novas aquisições em meio aos esforços iniciais para a reconfiguração do poder naval brasileiro	196
4. Fomento à indústria naval e ao desenvolvimento de tecnologias sensíveis na Marinha	202
4.1. O Programa Naval da Marinha do Brasil e o início do processo de nacionalização de novas tecnologias.....	202
4.2. As fragatas da Classe Niterói: inovações tecnológicas na área da eletrônica/computação e sistemas de armas com mísseis	207
4.3. O pensamento autonomista nos projetos da Marinha e o incremento das atividades no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.....	213
Capítulo IV. A diversificação das capacidades do poder naval brasileiro: clivagens autonomistas em oposição ao processo de desaceleração dos projetos da Marinha (1982-1994)	220
1. A Marinha do Brasil em um cenário de transições político-econômicas: uma breve apresentação dos condicionantes domésticos/externos e as linhas centrais da estratégia naval brasileira	224
1.1. A reorientação da política externa do Brasil no processo de reestruturação do sistema internacional: dos anos finais ao pós-Guerra Fria.....	224
1.2. Fim do regime militar, as mudanças no modelo de desenvolvimento e o processo de redemocratização no Brasil	228
1.3. Linhas centrais da estratégia naval brasileira: referenciais para a configuração da Marinha do Brasil entre os anos de 1982 a 1994	233

2. A Guerra das Falklands/Malvinas na construção do pensamento naval brasileiro	237
2.1. Aspectos do conflito naval moderno: submarinos de propulsão nuclear, poder aeronaval, guerra eletrônica e os sistemas de armas e mísseis.....	237
2.2. Ensinaamentos da Guerra das Falklands/Malvinas para a modernização da Marinha brasileira	242
2.3. Desdobramentos do conflito no interesse da Marinha em obter sua própria aviação embarcada de asa-fixa: maior controle de área marítima e projeção de poder	247
3. A diversificação do poder naval brasileiro para a configuração de uma Marinha de águas azuis, verdes e marrons: cenários de atuação da Marinha do Brasil. 253	
3.1. O Atlântico Sul e a presença da Marinha na África: prioridades estabelecidas e pensamento político-estratégico	253
3.2. As regiões da Amazônia e do Pantanal: atuação da Marinha nas águas interiores do Brasil, aprestamento das forças para emprego fluvial e Operações Ribeirinhas	259
4. Balanceamento das capacidades do poder naval brasileiro nos projetos da Marinha: as corvetas da Classe <i>Inhaúma</i>, os submarinos da Classe <i>Tupi</i> e o submarino de propulsão nuclear	267
4.1. Por uma Marinha de superfície: o projeto das corvetas da Classe <i>Inhaúma</i> para a escolta da Esquadra brasileira	267
4.2. Desenvolvimento da arma submarina: o projeto dos submarinos convencionais da Classe <i>Tupi</i>	272
4.3. A relação do pensamento autonomista da Marinha com o projeto do submarino de propulsão nuclear brasileiro	277

Capítulo V. Cristalização de uma visão de Marinha balanceada com capacidades diversificadas: a ampliação dos cenários de atuação da Marinha brasileira (1995-2008)

1. Cenário político-estratégico e as áreas prioritárias de atuação do poder naval brasileiro: do imediato pós-Guerra Fria ao início do século XXI	288
1.1. A agenda de política externa do Brasil e os seus reflexos na retomada dos investimentos em defesa.....	288
1.2. O Atlântico Sul no pensamento naval brasileiro: surgimento da ideia de uma Amazônia Azul e a presença da Marinha na África atlântica	293
1.3. A Amazônia na estratégia da Marinha: aumento da presença militar, controle dos rios interiores e a prestação de suporte logístico	299

2. Pensamento autonomista em um contexto de mudanças e incertezas: desaceleração dos programas navais, a criação do Ministério da Defesa e os novos documentos de defesa	306
2.1. A reduzida capacidade industrial e de absorção de novas tecnologias na Marinha brasileira: alternativas em debate para um cenário de crise econômica e retrações orçamentárias	306
2.2. A criação e institucionalização do Ministério da Defesa no pensamento da Marinha brasileira: de uma inicial resistência para um posicionamento de maior aceitação interna entre os militares	311
2.3. As repercussões internas na Marinha a respeito dos documentos de defesa: a Política de Defesa Nacional PDN-1996, a Política de Defesa Nacional PDN-2005 e a Estratégia Nacional de Defesa END-2008	317
3. Encaminhamento dos principais projetos navais e o conseqüente fim de um ciclo de avanços tecnológicos	326
3.1. Nos esforços para o aprimoramento das capacidades de superfície da Marinha: a corveta da Classe Barroso, a modernização das fragatas da Classe Niterói e a atualização dos sistemas de armas	326
3.2. Na construção de submarinos de ataque: revisões dos projetos SNAC-1 e SNAC-2, o submarino da Classe Tikuna e a desaceleração do Programa Nuclear da Marinha	332
4. Em busca da configuração de uma Marinha balanceada com o ressurgimento da aviação de asa-fixa embarcada	341
4.1. Renascimento da aviação naval brasileira: justificativas para a aquisição das aeronaves A-4 Skyhawk e do navio-aeródromo São Paulo	341
4.2. As principais preocupações levantadas e os debates acerca da ampliação da capacidade aeronaval da Marinha brasileira	347

Considerações finais	353
-----------------------------------	------------

Referências bibliográficas	366
---	------------

Anexos – fontes: documentos oficiais, palestras/conferências, monografias/EGN, revistas militares, livros, entrevistas	373
---	------------

1. Documentos oficiais consultados/utilizados e que foram produzidos no âmbito da Presidência da República, do Ministério da Defesa e da Marinha do Brasil	373
2. Palestras e conferências consultadas/utilizadas e que foram realizadas na Escola de Guerra Naval	377
3. Monografias consultadas/utilizadas dos Cursos de Altos Estudos Militares da Escola de Guerra Naval	379
4. Artigos consultados/utilizados de revistas militares especializadas	380

5. Livros consultados/utilizados de autores militares da Marinha do Brasil	384
6. Entrevistas realizadas com Oficiais-Superiores e Oficiais-Generais da Marinha do Brasil	385

Considerações iniciais: delimitação da tese

1. Contextualização

No Brasil, a articulação entre as políticas externa e de defesa tornou-se um dos fatores centrais para atender os esforços do país em ampliar o seu protagonismo no sistema internacional. Neste sentido, as atenções governamentais direcionadas para a promoção de tal protagonismo não são recentes. No caso brasileiro, percebe-se a existência de determinada similaridade e aproximação das agendas governamentais, de diferentes contextos, dos anos iniciais do século XXI com os anos finais da década de 1960. Em ambos contextos, planejou-se o aumento das capacidades militares, com o propósito de promover uma maior margem de atuação política do país no plano internacional. Tratava-se de uma ideia apoiada na utilização, não necessariamente ofensiva, das Forças Armadas em tempos de paz e de guerra. Especialmente entre os militares brasileiros, entendia-se que o incremento dos meios militares tornaria relativamente mais autônoma a capacidade decisória do país nos seus assuntos externos. A década de 1970 inaugurou um novo momento para o Brasil no que se refere a sua concepção de poder e aplicação deste nos órgãos decisórios internacionais, não necessariamente vinculada aos Estados Unidos. Com isso, reforçou-se a ideia de que a Marinha do Brasil deveria ser estruturada de modo que atendesse aos interesses brasileiros no cenário político internacional, e não mais os propósitos da agenda estadunidense revestida de interesses daquele país. Assim, o emprego do poder naval foi inserido no quadro político-estratégico brasileiro, com a Marinha devendo atuar de forma dissuasória conforme a agenda de defesa do Brasil.

Contudo, a aspiração por uma maior autonomia brasileira, associada à sua própria capacidade militar, não pode ser entendida como um projeto nacional que teve continuidade ininterrupta dos anos de 1970 até o presente. A partir dos anos de 1980 é possível perceber alguns aspectos que revelam as vulnerabilidades desta proposta autonomista, especialmente quando se referindo à indústria militar brasileira. Fatores estes que se intensificaram durante as transformações da ordem global no decorrer da década de 1990. Fato é que os anos de 1990 configuraram um novo reordenamento das relações internacionais com o fim da Guerra Fria, que resultou no avanço da ideologia neoliberal, da supremacia do mercado e da superioridade militar dos Estados Unidos. A formação dos blocos econômicos e a nova assimetria entre o centro do capitalismo e sua

periferia refletiram no Brasil, gerando instabilidade no pensamento político e na estratégia externa do país (CERVO, 2008, p. 455). Da posse de Fernando Collor de Mello na Presidência da República, em 1990, até o ano de 2002, com o fim do segundo mandato de Fernando Henrique Cardoso, é possível perceber uma considerável desaceleração dos projetos da Marinha brasileira quando comparada com o ritmo das atividades industriais do setor naval das décadas anteriores. Algo que foi sendo gradativamente estabelecido com a adesão de atos que desestabilizaram a construção de uma potência militar com capacidade dissuasória. Isso, não somente devido à renúncia ao emprego de armas nucleares, mas sim por conta da desaceleração de importantes projetos de armas convencionais que estavam em andamento, e que seriam posteriormente retomados apenas no segundo governo de Luiz Inácio Lula da Silva.

Nas decisões sobre defesa, o Brasil estabeleceu certo distanciamento em relação aos interesses dos Estados Unidos no decorrer da década de 1970, rompendo assim com um ciclo de entendimentos que havia sido iniciado de forma intensiva nos anos 1940 com o advento da Segunda Guerra Mundial.¹ Diante disso, a tese aborda a construção do pensamento naval brasileiro apoiada na formulação de uma estratégia de inserção internacional mais autônoma, apoiada na reestruturação e ampliação da indústria militar brasileira de maneira geral e no desenvolvimento de tecnologias específicas no setor naval. Assim, a capacitação tecnológica brasileira, ao abordar as demandas de material de defesa e do desenvolvimento da indústria bélica, atenderia não somente as necessidades militares, mas também as demandas civis de modo geral. Em linhas gerais, as formulações político-estratégicas da Marinha brasileira estiveram alicerçadas em um pensamento militar autonomista. Neste sentido, entende-se que a análise destas formulações político-estratégicas amplia a compreensão sobre a perspectivas políticas do Brasil e sua atuação no cenário internacional. Especialmente, tendo em vista o fato de

¹ Devido aos termos do Ato de Assistência de Segurança Internacional em que os Estados Unidos restringiam assistência a países que violassem os Direitos Humanos, o Brasil, que em seu regime político interno vivia uma ditadura militar, decidiu romper em 1977 o Acordo de Assistência Militar com os Estados Unidos. Este acordo assinado em 1952 havia levado aos Estados Unidos aproximadamente 3.000 militares brasileiros. Consequentemente ao fim do Acordo Militar, naquele mesmo ano, somou-se o fim da Missão Naval no Rio de Janeiro e fim das Juntas Militares Brasil-Estados Unidos, sediadas uma no Rio de Janeiro e outra em Washington. Sobre o afastamento militar entre Brasil e Estados Unidos ver: HURRELL, Andrew James. *The quest for autonomy: the evolution of Brazil's role in the international system, 1964-1985*. Brasília: FUNAG, 2013, p. 278s.

que o aumento das capacidades militares reflete diretamente nas margens de autonomia do país, influenciando sobremaneira na defesa dos interesses nacionais.

Desde a Segunda Guerra Mundial, é importante destacar o estabelecimento de uma forte aproximação das agendas de defesa entre Brasil e Estados Unidos, e que acabaram resultando, de certa forma, na dependência tecnológica do Brasil referente à grande potência. Entretanto, no decorrer da Guerra Fria, especialmente a partir dos anos de 1970 conforme enfatizado, as formulações estratégicas e interesses conjuntos começaram a se distanciar, na medida em que o Brasil se empenha na redução de sua relação militar de clientelismo com os Estados Unidos. Ao afastar-se das relações de dependência com os Estados Unidos, a proposta autonomista brasileira direcionou suas prioridades aos projetos de longo prazo, com a aquisição e desenvolvimento de armamento moderno – através do incremento da industrial militar – atuando no sentido de estabelecer sua supremacia na América do Sul (SVARTMAN, 2011, p. 75-80). Entre os projetos de longo prazo, destaque para o projeto do submarino de propulsão nuclear – que atualmente encontra-se em desenvolvimento no Brasil – que ampliaria a capacidade da atuação brasileira no Atlântico Sul e assim garantiria a proteção de seus recursos marítimos. Pensamento este identificado ainda em fins de 1978, com o Brasil iniciando o planejamento de um programa tecnológico autônomo voltado para a construção deste submarino de propulsão nuclear (MARTINS FILHO, 2011, p. 277).

Ao ampliar o recorte temporal dos anos finais da década de 1970 para 1990, percebe-se que, embora a Marinha tivesse mantido a ideia de operar em águas oceânicas, os reflexos da crise econômica dos anos de 1980, combinada com as consequentes restrições orçamentárias nos anos 1990, comprometeram uma série de projetos navais em andamento que visavam atender este propósito. Neste sentido, é importante destacar que a diminuição – e até o corte – de recursos para determinados setores de desenvolvimento tecnológico não implicou necessariamente no desaparecimento do debate entorno da autonomia militar brasileira e formulação do pensamento naval por parte da Marinha. Limitações orçamentárias que, apesar de gerarem descontentamentos entre as autoridades militares, acabaram renovando os debates sobre os projetos navais que deveriam ser prioritários na Marinha. Debates estes que não se encerraram ao fim do governo Fernando Henrique Cardoso em 2002, ao analisar o conteúdo dos documentos publicados pelo Ministério da Defesa tanto no primeiro quanto no segundo governo Lula. Dada a complexidade dos elementos estudados sobre as políticas de defesa do país, entende-se que a presente tese colabora no sentido de potencializar os estudos na área, servindo de

referência para pesquisas semelhantes e que abordem períodos diferentes – anteriores ou posteriores ao recorte temporal proposto. E somando-se a isso, afirma-se que as próprias políticas de defesa, publicadas a partir dos anos 2000, podem ser melhor compreendidas, tendo em vista a análise do processo de construção do pensamento naval brasileiro durante os anos de 1967 a 2008.

A partir dos anos 2000, três documentos produzidos pelo governo brasileiro inserem-se na agenda de defesa do país: (i) a *Política de Defesa Nacional* (PDN), aprovada em 2005, que previu o planejamento de Defesa do Brasil; (ii) a *Estratégia Nacional de Defesa* (END) de 2008, que buscou implementar as determinações da PDN; e (iii) o *Livro Branco de Defesa Nacional*, publicado em 2012, que teve por objetivo permitir o acesso à informação sobre o setor de defesa brasileiro. A PDN de 2005 estabelece que a defesa do país deveria estar ligada à maior projeção do Brasil e ao fortalecimento de sua posição nos processos decisórios internacionais. Isso, conforme as pretensões do governo Lula, que defendia o fortalecimento do multilateralismo e o reforço de uma maior interação regional, na busca de soluções pacíficas, e da consolidação da paz e segurança internacional (BRASIL, 2005) – agenda esta que foi, em 2008, incrementada com a criação da UNASUL, e do Conselho de Defesa Sul-americano.

Assim, a primeira década do século XXI inaugurou a retomada, de forma gradual, dos principais planos estratégicos da Marinha do Brasil, e que se intensificaram no segundo governo de Luís Inácio Lula da Silva (2007-2010). Apesar das discontinuidades e o atraso dos projetos navais no decorrer da década de 1990, o pensamento naval brasileiro manteve-se coerente dentro de sua proposta estratégica para o Brasil. A exemplo da preocupação – por parte das autoridades e formuladores da estratégia naval brasileira – a respeito do domínio da tecnologia de propulsão nuclear e desenvolvimento do primeiro submarino de propulsão nuclear. Preocupação esta que pode ser identificada durante o regime militar na presidência de Ernesto Geisel, e também no governo de João Figueiredo. No governo Geisel existiu uma maior preocupação no sentido do domínio da tecnologia da propulsão nuclear para os submarinos de ataque, conforme aumentava a rivalidade existente com a Argentina. E com Figueiredo na presidência do país, tomou-se a decisão de dar continuidade a este projeto com a contratação de engenheiros e técnicos para o programa, desmembrado em duas partes: (i) do domínio do ciclo de enriquecimento do combustível nuclear, e (ii) na construção de um reator piloto para testes (MARTINS FILHO, 2011, p. 277-284). Com a utilidade estratégica do submarino sendo, posteriormente, deslocada para a ideia de que o Brasil precisava dispor de uma

arma que dissuadisse possíveis manobras militares por parte das potências mundiais em seu território marítimo. Neste sentido, a confirmação de petróleo na camada do pré-sal fortaleceu a decisão tomada há mais de quatro décadas, como também fez ressurgir os interesses autonomistas do Brasil e seu protagonismo no sistema internacional.

Na esfera da política internacional, o Brasil procurou estabelecer condições para as iniciativas regionais, afastadas da influência dos núcleos centrais de poder. No contexto da Guerra Fria, as decisões de política externa mantiveram a finalidade de superar as dependências do país. Buscando desta forma a autonomia nos setores: energéticos, de comércio exterior, e especialmente de defesa – priorizando o desenvolvimento de tecnologias avançadas para o Brasil. Movido pela estratégia da cooperação, o Brasil procurou preservar o Atlântico Sul dos conflitos mundiais motivando os países costeiros da região para ações em prol de seu desenvolvimento. E neste sentido, em 1985, apresentou à XL Assembleia Geral da ONU a proposta que resultou na aprovação – no ano seguinte – da declaração do Atlântico Sul como "Zona de Paz e Cooperação" (ZOPACAS). Com a finalidade de incentivar a cooperação entre os países da região e promover a paz sem a transferência de conflitos externos para a área correspondente ao Atlântico Sul (CERVO, 2008, p. 431-452). Para tanto, a África é reconhecida como área de ação externa privilegiada para os interesses do Brasil – além de ser uma região geoestratégica no sistema internacional – com o Atlântico Sul servindo de grande caminho para o estreitamento de relações entre os dois continentes no hemisfério Sul (RIZZI, 2016, p. 58).

A proposta de reestruturação das três Forças Armadas publicada na *Estratégia Nacional de Defesa* ocasionou, na Marinha, a retomada e aceleração dos projetos navais que sofreram atrasos durante os anos de 1990 a 2006. A retomada destes projetos deu-se através de vultosos investimentos voltados para o desenvolvimento doméstico de capacidades e pela reativação da indústria brasileira de defesa. Deste modo, a própria elevação da estatura internacional do Brasil esteve associada com a necessidade de sua maior capacidade militar dissuasória. Previu-se assim, um maior envolvimento das Forças Armadas brasileiras na realização de missões humanitárias e de manutenção da paz, sob mandato da ONU. Em relação à inserção internacional brasileira, a *Estratégia Nacional de Defesa* enfatizou, também, a necessidade de atuação do Ministério da Defesa em conjunto com outros ministérios – com o Ministério das Relações Exteriores exercendo relevante papel nos assuntos de defesa do país. Com isso, a Política de Defesa Nacional passou a atuar de forma complementar e indissociável à política externa

brasileira, ao menos durante a presidência de Luís Inácio Lula da Silva. Isso, considerando o fato de que a manutenção da estabilidade regional deveria ser favorecida pela ação conjunta dos Ministérios da Defesa (MD) e das Relações Exteriores (MRE) – algo que acabou reforçando a ideia das Forças Armadas enquanto instrumento de poder político, subordinadas aos interesses do país no cenário internacional. E que fez com que estes dois ministérios lançassem perspectivas no sentido de estabelecer uma comunidade de paz e segurança no Atlântico Sul.

Em relação aos elementos apontados, a presente tese investigou as formulações estratégicas no âmbito da Marinha do Brasil e suas implicações políticas, com a identificação das linhas de pensamento predominantes na Marinha entre os anos de 1967 a 2008. Linhas de pensamento que explicam as decisões envolvendo a adaptação dos projetos navais a partir dos planos estratégicos propostos pelo governo brasileiro. Isso porque, quando se tratando dos assuntos de defesa e segurança, é o poder político que viabiliza os investimentos para o desenvolvimento tecnológico e aquisição dos meios navais. Com as estruturas políticas de poder decisório influenciando assim nas formas de se pensar a aquisição dos meios navais e os projetos a serem desenvolvidos pela Marinha brasileira – sendo avaliada a viabilidade destes últimos. E neste sentido, as publicações – de livros e artigos em periódicos especializados – de estudiosos militares, como também os debates produzidos pelas instituições militares de ensino e altos estudos, acabam sendo apropriadas pelas autoridades políticas de forma que estas reproduções ideacionais militares possam ser utilizadas na formulação das políticas de defesa do país.

2. Apresentação do problema

Para se compreender a construção do pensamento naval brasileiro é necessário destacar a autonomia insular burocrática das Forças Armadas em formular as políticas de defesa do país e em intervir no jogo político nacional. Essa autonomia foi algo conquistado ao longo da República, fazendo com que as Forças Armadas se tornassem um ator político no cenário nacional. Na medida em que aumentaram o seu protagonismo político – através de intervenções e ocupação de cargos administrativos do Estado – os militares se tornaram cada vez mais autônomos no seu modo de pensar e agir. Isso possibilitou ao aparelho militar a capacidade de antecipação na definição de seus

interesses e suas linhas tendenciais de envolvimento político, como também a delimitação de sua funcionalidade no quadro político do Estado (OLIVEIRA, 1994, p. 23-28). Com a instituição militar exercendo a função de interventor no cenário político brasileiro, especialmente nos momentos de crise política nacional e possível instabilidade das instituições do Estado. Somando-se a isso, é importante observar que os militares constituem uma categoria com um dos mais elevados graus de profissionalização no interior do serviço público, contando com uma carreira bem estruturada – com rígidos critérios de seleção – e organizada (WINAND, 2016, p. 204).

A respeito da Marinha do Brasil e suas atividades realizadas ao longo do período analisado, torna-se necessário salientar que a Marinha brasileira realizou diversas atividades, não necessariamente vinculadas ao preparo para a guerra no mar. Inserida em uma série de medidas que procuram atender as delimitações da estratégia marítima brasileira, a Marinha brasileira atuou e continua atuando para atender as atribuições subsidiárias: de *controle e provimento da segurança marítima*²; de *busca e salvamento*³; e de *assistência hospitalar na Amazônia*⁴. Paralelamente a isso, é importante lembrar

² Conforme o Livro Branco de Defesa Nacional: “Na MB [Marinha do Brasil], cabem à Diretoria de Portos e Costas a à Diretoria de Hidrografia e Navegação a elaboração e aprovação das Normas da Autoridade Marítima afetada às suas competências. (...) A *Diretoria de Portos e Costas* tem o propósito de contribuir para a orientação e o controle da Marinha Mercante e das atividades correlatas, cooperando para a segurança do tráfego aquaviário; a prevenção da poluição por parte das embarcações, plataformas e suas estações de apoio; a formulação e execução de políticas nacionais que digam respeito ao mar; a implementação e a fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos no mar e águas interiores; e a habilitação e a qualificação de pessoal para a Marinha Mercante. A *Diretoria de Hidrografia e Navegação* realiza atividades relacionadas com hidrografia, oceanografia, cartografia, meteorologia, navegação e sinalização náutica; garante a qualidade das atividades de segurança da navegação na área marítima de interesse do Brasil e nas vias navegáveis interiores; e contribui para projetos nacionais de pesquisa em águas jurisdicionais brasileiras e para os decorrentes de compromissos internacionais.” Ver: BRASIL. *Livro Branco de Defesa Nacional*. Ministério da Defesa, Brasília-DF: 2020a, p. 111s.

³ “A MB [Marinha do Brasil] implantou, organizou e opera o Serviço de Busca e Salvamento Marítimo. Este serviço visa atender a emergências relativas à salvaguarda da vida humana no mar, que possam atingir os navegantes no mar e nas vias navegáveis interiores. O Serviço de Busca e Salvamento Marítimo está organizado de acordo com regras balizadas e regulamentadas pela Organização Marítima Internacional (IMO), que incluem o atendimento ao Sistema Marítimo Global de Socorro e Segurança (GMDSS); a divulgação de informações de Segurança Marítima (MSI); o estabelecimento de uma Região de Busca e Salvamento (SRR); a existência de Centros de Coordenação SAR (MRCC/RCC), conforme necessário; meios adequados para atender às emergências SAR; e a organização de um Sistema de Informações de Navios. Quando necessário, é efetuada a coordenação com o Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico. Ver: BRASIL. *Livro Branco de Defesa Nacional*. Ministério da Defesa, Brasília-DF: 2020a, p. 112.

⁴ “As viagens que os Navios de Assistência Hospitalar (NAsH) da MB [Marinha do Brasil] realizam pela Amazônia, atendendo à população nas localidades ribeirinhas mais carentes daquela região, são chamadas de Operações de Assistência Hospitalar à População Ribeirinha, ou simplesmente ASSHOP. As regiões a serem visitadas são denominadas Polos de Saúde. As ASSHOP são realizadas nas localidades ribeirinhas

também o apoio da Marinha brasileira nas atividades de pesquisa do Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR), desde a sua criação em 1982, por meio da coordenação das atividades logístico-operacionais, imprescindíveis para a realização das pesquisas científicas brasileiras no continente antártico. Neste sentido, a Marinha é responsável pela manutenção e operação da Estação Antártica Comandante Ferraz, bem como pela manutenção e operação do navio de apoio oceanográfico *Ary Rongel* e do navio polar *Almirante Maximiano* (BRASIL, 2020a, p. 126s). A partir deste breve panorama das atividades realizadas pela Marinha, e apesar da relevância das mesmas, a presente tese pretende analisar apenas os aspectos navais e de preparo da Marinha brasileira para a guerra, priorizando assim somente um dos elementos do poder marítimo brasileiro: o poder naval.

Mais especificamente em termos de pensamento político-estratégico naval, de acordo com Alves de Almeida (2019), “(...) a Estratégia Naval diz respeito ao preparo e emprego do poder naval ou os meios de força militar de determinado Estado para a consecução de objetivos relacionados com a defesa e segurança de áreas marítimas de seu interesse.” (ALMEIDA, 2019b, p. 56). Deste modo, a estratégia naval refere-se aos elementos militares inseridos na estratégia marítima e militar de um determinado Estado. Dito de outra forma, nas palavras de Alves de Almeida (2019), é importante salientar que o “(...) Poder Marítimo engloba elementos militares com foco no mar (Poder Naval) e elementos não militares ligados ao campo marítimo.” (ALMEIDA, 2019b, p. 57). Neste sentido, é necessário destacar que as Tarefas Básicas do Poder Naval brasileiro, previstas no *Plano Estratégico da Marinha* (PEM-2040), consistem em quatro capacidades: de

mais carentes de atendimento de saúde dos Polos visitados. Esta carência é resultante da distância dos centros urbanos da região; da inexistência de serviços de saúde, públicos ou privados; e da falta de infraestrutura de saneamento básico (água potável e esgoto tratado). Estas condições adversas resultam em uma situação precária de saúde da população ribeirinha. Os NAsH, e antes deles as Corvetas que a MB possui na região há mais de quarenta anos, são conhecidos pelas populações ribeirinhas como os ‘Navios da Esperança’.” Ver: BRASIL. *Livro Branco de Defesa Nacional*. Ministério da Defesa, Brasília-DF: 2020a, p. 112s.

negação do uso do mar⁵, de controle de área marítima⁶, de projeção de poder sobre terra⁷, e de contribuição para a capacidade de dissuasão⁸ das Forças Armadas do Brasil. Tarefas estas apoiadas atualmente na ideia de um poder naval balanceado entre os componentes de superfície, submarino, anfíbio e aéreo.

Portanto, a proposta desta tese consiste na análise da construção do pensamento naval brasileiro diante das mudanças de regime político no Brasil e do sistema internacional durante o período de 1967 a 2008. Percebe-se em meados dos anos de 1970 a formulação de um pensamento autonomista entre os altos oficiais da Marinha. Pensamento este que propunha um modelo de Marinha diferente daquele subordinado aos Estados Unidos e à agenda da Guerra Fria e que, portanto, havia pautado a Marinha brasileira desde a Segunda Guerra Mundial.⁹ Com isso, é possível identificar, de forma combinada, o processo de formulação do pensamento político-estratégico da Marinha

⁵ *A negação do uso do mar* “(...) [é uma tarefa que] consiste em dificultar o estabelecimento do controle de área marítima pelo inimigo ou a exploração de tal controle.” Ver: MARINHA DO BRASIL. *Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)*. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada, Brasília-DF: 2020, p. 35.

⁶ “Ao seu turno, o *controle de área marítima* consiste em um certo grau de garantia de utilização, ainda que temporária, de áreas marítimas limitadas, estacionárias ou móveis, exercido na intensidade adequada à execução de atividades específicas.” Ver: MARINHA DO BRASIL. *Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)*. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada, Brasília-DF: 2020, p. 35.

⁷ *Projeção de poder sobre terra* “(...) significa a transposição da influência do Poder Naval sobre áreas de interesse, sejam elas terrestres ou marítimas, abrangendo um amplo espectro de atividades, que incluem, desde a presença de forças até a realização de operações navais.” Ver: MARINHA DO BRASIL. *Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)*. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada, Brasília-DF: 2020, p. 35.

⁸ *A capacidade de dissuasão* “(...) configura-se como fator essencial para a Segurança Nacional, na medida em que tem como propósito desestimular possíveis agressões. Sustenta-se nas condições que possui a Nação de congregar e aplicar sua Capacidade de Proteção e de Pronta-resposta, no caso de eventuais ações hostis contra a soberania e os legítimos interesses do Brasil. A capacidade de dissuasão, que consiste não só na disponibilidade e prontidão de meios militares adequados, como também da capacitação do seu pessoal, é uma ferramenta da diplomacia.” Ver: BRASIL. *Política Nacional de Defesa & Estratégia Nacional de Defesa*. Ministério da Defesa, Brasília-DF: 2021, p. 37.

⁹ No contexto da Guerra Fria houve a hipótese de uma guerra com a URSS no Atlântico Sul e por conta disso a Marinha brasileira manteve o seu formato – durante os anos de 1950-60 – voltado para a guerra antissubmarino. E, em 1967 a criada Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS), estabelecida pela Junta Interamericana de Defesa, visava a coordenação e o monitoramento do tráfego marítimo na região. Diferente dos anos anteriores, durante a década de 1970 iniciou-se o afastamento do governo brasileiro em relação aos Estados Unidos devido à redução da ajuda militar estadunidense ao Brasil, somada à suspensão da venda de armamentos para o país. Neste contexto, o governo brasileiro percebeu o aumento de sua dependência dada a existência do desnível entre os países industrializados e aqueles que se encontravam em estágios de desenvolvimento de suas indústrias de defesa. Pensamento este que foi reforçado após a Guerra das Falklands/Malvinas, em 1982 entre Argentina e Reino Unido, e que acabou permanecendo nas décadas posteriores.

brasileira com os projetos navais em desenvolvimento no Brasil – em sua maioria realizados no Arsenal de Marinha no Rio de Janeiro. E assim, afirma-se que prevaleceu a partir dos anos de 1970 até 1990 o desenvolvimento dos meios navais com a utilização da indústria brasileira em parceria com fornecedores europeus – a exemplo das fragatas *Vosper* e os submarinos *IKL-209*. Diferente dos anos de 1990 a 2002 quando houve uma profunda retração orçamentária e que resultou na estagnação dos principais projetos em andamento na Marinha – prevalecendo a partir de então as "compras de ocasião". Mais precisamente em 1995, com o início do governo Fernando Henrique Cardoso, optou-se como prioridade os projetos de manutenção básica devido às políticas implantadas de restrições orçamentárias, que atendiam apenas as demandas e planejamento de curto prazo (MARTINS FILHO, 2011, p. 288ss). Isso, ao invés de prosseguir com os projetos de longo prazo¹⁰ – a exemplo do submarino de propulsão nuclear – que foram retomados com maior intensidade em 2008, conforme a publicação da *Estratégia Nacional de Defesa*.¹¹

A busca por autonomia, tanto na esfera burocrática institucional quanto na inserção política do país no sistema internacional ao longo das décadas, passando por mudanças conjunturais internacional e de regime político, somadas aos diferentes modelos de desenvolvimento e diferentes percepções de ameaças em distintos cenários, compõe o problema da tese. Assim, a presente tese pretende responder a seguinte pergunta: **Como e o que a Marinha produziu sobre a estratégia naval brasileira durante o período de 1967 a 2008?** A hipótese é que a Marinha do Brasil produziu uma nova matriz de pensamento, em um momento que a busca por autonomia era uma característica da segunda fase do regime militar e que, neste sentido, o elevado insulamento burocrático das Forças Armadas brasileiras permitiu que esta linha de pensamento se mantivesse, mesmo após o fim do regime militar brasileiro. No decorrer do período de crise econômica dos anos de 1980 e de orientação neoliberal dos anos de 1990, a Marinha brasileira se adaptou às restrições orçamentárias e compras de oportunidade, entretanto, preservou o pensamento autonomista, o qual informou posteriormente os projetos listados na Estratégia Nacional de Defesa de 2008 (END-2008). Nos anos de 1970, iniciou-se o debate sobre um novo formato para a Marinha do

¹⁰ Entrevista realizada com o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2003-2006), Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho. Rio de Janeiro, 18 de julho de 2019.

¹¹ Entrevista realizada com o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2007-2015), Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto. Rio de Janeiro, 16 de julho de 2019.

Brasil, composto por meios navais diversificados e capacidades equilibradas, e que se afastaria da guerra antissubmarino enquanto razão de ser da Marinha. Pensamento este identificado nas produções ideacionais de caráter autonomista de um grupo de oficiais-superiores da Marinha que, no contexto dos anos de 1970, protagonizaram uma série de mudanças de pensamento e que, posteriormente, se cristalizariam em diretivas da Marinha e na própria estratégia naval brasileira.

A partir da presidência de Costa e Silva é possível perceber determinada preocupação governamental a respeito do fortalecimento e ampliação do protagonismo brasileiro na região, correspondente ao Atlântico Sul e América do Sul. Para que isso fosse possível, estabeleceu-se que o país deveria desenvolver a sua própria indústria militar, de forma que viabilizasse a modernização das Forças Armadas. Posteriormente, com a Guerra das Malvinas/Falklands, esta linha de pensamento autonomista de perfil nacionalista foi reforçada na Marinha, aumentando conseqüentemente as preocupações dos militares com o desenvolvimento da indústria naval brasileira. Assim, de modo mais amplo e desconsiderando qualquer compromisso com os Estados Unidos, o conflito das Falklands/Malvinas inseriu a dimensão dos conflitos Norte-Sul nos debates sobre defesa no Brasil. De toda forma, a autonomia dos militares brasileiros na esfera política interna e burocrática do país reforçou a formulação de um pensamento naval próprio entre as autoridades da Marinha, com as principais diretrizes deste pensamento sendo mantidas após o fim do regime militar. Com isso, a continuidade do pensamento naval brasileiro aconteceu por conta de uma série de fatores combinados, e que estiveram presentes mesmo com o processo de redemocratização do Brasil em fins de 1980 e anos de 1990 em diante.

A partir dos anos de 1990, o pouco conhecimento por parte da esfera governamental, envolvendo as instituições e burocracias não militares, fez com que os assuntos de defesa do país se tornassem assuntos restritos aos militares. Esta realidade fez com que a Marinha se insulasse enquanto burocracia e formulasse as suas próprias concepções estratégicas. Por outro lado, a autonomia dos militares em formularem as suas próprias concepções estratégicas de defesa sem a influência de outros atores não-militares, em especial políticos e acadêmicos, permitiu a continuidade do pensamento naval brasileiro diante do cenário político-econômico dos anos 1990 e início dos anos 2000. Apesar da redução do orçamento militar ter comprometido o andamento dos principais projetos navais nos anos de 1990, isso não significou que aqueles projetos

seriam abandonados por parte da Marinha. Em resposta, os construtores do pensamento naval brasileiro intensificaram ainda mais os debates envolvendo as capacidades militares que deveriam ser desenvolvidas pela Marinha. E, portanto, a retomada do crescimento econômico do Brasil no início dos anos 2000 permitiu o incremento do desenvolvimento tecnológico do poder naval brasileiro tornando assim as produções ideacionais em políticas de construção e/ou aquisição dos meios navais para a Marinha brasileira.

Na medida em que a Marinha do Brasil formula determinada concepção político-estratégica, a análise das suas ideias produzidas torna-se necessária no sentido de que estas ideias exercem influência na agenda daquela instituição, e desta forma tendem a influenciar diretamente nos processos decisórios envolvendo a configuração do poder naval brasileiro. A análise das ideias produzidas possibilita inclusive um melhor esclarecimento a respeito das prioridades e entendimentos adotados nas relações entre os indivíduos de modo geral (GOLDSTEIN; KEOHANE, 1993, p. 03-08). Neste sentido, Alexander Wendt (1987) enfatiza a importância de se compreender o comportamento coletivo dos indivíduos, comportamentos estes baseados em interesses e visões compartilhadas por um mesmo grupo. Realidade esta que se aplica aos espaços militares de produção ideacional, tendo em vista o fato de que a formulação das políticas de defesa pode ser considerada um efeito causal das ideias debatidas nos ambientes de construção do pensamento naval brasileiro.

Tendo como referência a literatura especializada sobre o papel político, diplomático e dissuasório do poder naval de determinado país, utilizou-se o conceito de poder naval associado ao desenvolvimento das capacidades militares e tecnológicas que configuram uma Marinha (TILL, 2009; SPELLER, 2014; LE MIÈRE, 2014). A partir desta literatura, abordada no primeiro capítulo, entende-se por pensamento naval as produções ideacionais a respeito daquelas que deveriam ser as prioridades a serem adotadas pela Marinha brasileira – prescrição do seu formato, estruturação e possibilidades do emprego de armas, e o estudo da guerra – para a formulação da estratégia naval. Neste sentido, a Marinha não arriscou qualquer desconexão do desenvolvimento/aquisição dos seus meios navais em relação aos fins políticos governamentais e de Estado, acreditando que isso poderia comprometer o papel estratégico do poder naval brasileiro. E, ao sinalizar o fato de que a política internacional é uma arena competitiva, a modernização da Marinha é vista como uma necessidade por conta do incremento das capacidades de reação militar dos demais países, sensíveis a qualquer mudança de percepção de ameaças e/ou conflitos. Com isso, a compreensão do

processo de construção do pensamento naval brasileiro torna-se importante na medida em que possibilita uma melhor contextualização do Brasil no cenário mundial, diante das transformações de um sistema internacional em transição, desde as últimas décadas de existência da União Soviética até a reconfiguração do sistema mundial pós-Guerra Fria.

A Guerra das Falklands/Malvinas, entre Argentina e Reino Unido em 1982, aumentou as preocupações sobre a importância dos projetos de reaparelhamento dos meios navais brasileiros, reforçando assim o pensamento autonomista compartilhado entre os setores militares brasileiros. Com a necessidade do desenvolvimento tecnológico passando a ser uma abordagem cada vez mais comum entre as autoridades militares da Marinha. Podendo ser identificadas nos debates sobre a modernização da Esquadra brasileira e a não dependência externa de material bélico. Assim, o posicionamento dos Estados Unidos sobre o conflito das Falklands/Malvinas – que desconsiderou o TIAR¹² tornando-se aliado do Reino Unido contra a Argentina – aumento a circulação de ideias entre os militares brasileiros que defendiam uma atuação internacional mais autônoma do Brasil, e que enfatizavam uma maior capacidade de resposta da Marinha contra possíveis ameaças na região (VIDIGAL, 1985b, p. 03-30). Paralelamente a isso, alguns elementos da estratégia britânica e suas capacidades de operabilidade no Atlântico Sul – durante a guerra – se tornaram referenciais na formulação da estratégia naval brasileira durante as décadas seguintes. Algo que pode ser identificado também na área de desenvolvimento tecnológico e aquisição de sistemas de armas automatizadas com mísseis, e que teve continuidade após a entrega das fragatas da Classe *Niterói*.

Entende-se que a forma com que o pensamento naval brasileiro é construído implica, indiretamente, na eventual criação de uma zona de paz e cooperação no Atlântico Sul, a exemplo da ZOPACAS. Com a capacidade de projeção do poder militar brasileiro e as ações realizadas pela Marinha não devendo gerar insegurança entre as nações vizinhas, conforme enfatizado na agenda brasileira de política externa. Neste caso, os principais projetos da Marinha, de ampliação de suas capacidades e sistemas operacionais, compreendem a segurança do território marítimo brasileiro. Portanto, o desenvolvimento do poder marítimo brasileiro e a criação de uma política naval pautada na reciprocidade entre os países da região condizem com a estratégia de defesa do Brasil.

¹² Tratado Interamericano de Assistência Recíproca – assinado em 1947, inserido na agenda da Guerra Fria – que previa a defesa mútua entre os países americanos nos casos de agressão externa, originárias de outro continente.

Algo que inclui, também, a capacidade brasileira de participação nas operações internacionais de paz, fora de seu território e águas jurisdicionais¹³ – pensamento este que foi sendo enfatizado a partir dos anos 1980, e se intensificou nas décadas seguintes conforme será abordado no decorrer da tese. Isso, considerando o papel político da Marinha, mais direcionado para medidas de cooperação e parcerias entre Marinhas de diferentes países do que com intenções belicistas – desde que não ameaçada a soberania brasileira em seu território.

3. Fontes, metodologia empregada e organização dos argumentos

Apesar do recorte temporal relativamente longo, optou-se por abordar o período de 1967¹⁴ até 2008¹⁵, por se tratar de um período de consideráveis mudanças e transformações na Marinha brasileira. Transformações estas vinculadas a grandes investimentos a partir dos anos de 1970 e que, embora tenham enfrentado uma profunda retração orçamentária durante a década de 1990, foram retomados nos anos 2000 – especialmente, no segundo governo de Luís Inácio Lula da Silva. Para agravar ainda mais o desenvolvimento tecnológico naval, as revoluções tecnológicas dos anos de 1990

¹³ Este é um dos objetivos da Marinha do Brasil conforme a *Estratégia Nacional de Defesa* de 2008. Ver: BRASIL. Ministério da Defesa. *Estratégia Nacional de Defesa: Paz e Segurança para o Brasil*. 2ª ed. República Federativa do Brasil. Ministério da Defesa, dezembro de 2008, p. 20.

¹⁴ Em 1967 foi publicado o *Plano Diretor*, documento que se tornou referencial para os projetos navais da Marinha, sendo enfatizada a necessidade de nacionalização dos meios navais. Ao considerar a fabricação de sistemas e armamento no Brasil, o documento serviu de diretriz para a formulação das políticas de aquisição e desenvolvimento dos meios da Marinha do Brasil. E neste sentido, o documento aproximou-se da agenda política do governo de Costa e Silva (1967-1969), que previa um maior protagonismo internacional brasileiro, associando a isso a necessidade de uma maior capacitação da Marinha do Brasil. Por conta disso, em agosto de 1969 foi concedido pela *N. M. Rothschild & Sons* um financiamento à Marinha para a compra de três submarinos de fabricação inglesa – o *Humaitá (S-20)*, o *Toneleró (S-21)* e o *Riachuelo (S-22)*. Sobre a compra dos submarinos ingleses ver: VISENTINI, Paulo Fagundes. *A política externa do regime militar brasileiro*. 2ª Ed. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2011, p. 112-119. Política de modernização e transformação da Marinha que acabou sendo reforçada nos demais governos militares – em 1970 uma delegação brasileira foi enviada à Inglaterra para comunicar à empresa Vosper a intenção da Marinha em adquirir seis fragatas. Ver: MARTINS FILHO, João Roberto. *Relações navais entre Brasil e Reino Unido durante a Guerra Fria: o caso da aquisição das fragatas Vosper*. In: AUSTRAL – Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais. v.4, n.7, Jan./Jun. 2015 – p. 73-103.

¹⁵ 2008 foi o ano de publicação da *Estratégia Nacional de Defesa*, documento produzido e publicado pelo Ministério da Defesa – que define os parâmetros da Doutrina Operacional e assinala o dever da participação brasileira em operações internacionais, expedicionárias ou operações de paz. Ver: BRASIL. Ministério da Defesa. *Estratégia Nacional de Defesa: Paz e Segurança para o Brasil*. 2ª ed. República Federativa do Brasil. Ministério da Defesa, dezembro de 2008.

aceleraram a obsolescência dos meios navais da Marinha do Brasil. Assim, a redução dos financiamentos atingiu diretamente a conclusão dos principais projetos da Marinha iniciados nos anos de 1980, a exemplo do projeto do submarino de propulsão nuclear. Portanto, é importante destacar que o recorte temporal da presente tese não foi desenhado em função dos governos brasileiros, e sim por conta da vigência dos documentos o *Plano Diretor* de 1967 e a *Estratégia Nacional de Defesa* de 2008 – cobrindo desta forma diferentes governos. Com o processo de construção do pensamento naval brasileiro evidenciando diferentes linhas estratégicas de atuação da Marinha durante estas quatro décadas analisadas. Ademais, é possível identificar neste processo diferentes ciclos de desenvolvimento tecnológico na construção dos meios navais de superfície e submarinos da Marinha.

É importante destacar que a construção do pensamento naval brasileiro não se trata de um esforço conjunto de formulações estratégicas elaboradas de forma homogênea, sobretudo, nos espaços decisórios. Existindo sim, visões que se tornaram predominantes de acordo com as decisões individuais da figura do Ministro da Marinha, ou então, do Comandante da Marinha após a criação do Ministério da Defesa. E dependendo das circunstâncias, os assuntos de maior relevância para a Marinha podem ser debatidos também pelo Conselho do Almirantado com o propósito de se criar determinado consenso a respeito daquelas que deveriam ser as prioridades da Marinha. Desta forma, diferentes visões foram estabelecidas e estiveram presentes neste período de 1967 a 2008, e que de certo modo refletiram nos projetos desenvolvidos pela Marinha brasileira.

Em linhas gerais, percebe-se que na Marinha as prioridades para a conclusão de determinados projetos foram definidas conforme as escolhas pessoais por parte das autoridades que ocuparam os cargos decisórios. Neste sentido, entende-se que o recorte temporal de 1967 até 2008 pode ser dividido em três fases: (i) de 1967 a 1981, a partir da publicação do *Plano Diretor* e suas diretrizes autonomistas, que elevaram a atuação dos militares na formulação e aquisição orçamentária para seus projetos de desenvolvimento tecnológico – com destaque para o projeto das fragatas da Classe *Niterói*; (ii) de 1982 a 1994, período este que apesar de ter inaugurado um importante ciclo tecnológico na Marinha com o início do desenvolvimento de submarinos no Brasil teve atrasos em seus projetos de continuidade – por questões financeiras associadas à própria crise do modelo desenvolvimentista e da Base Industrial brasileira; e (iii) de 1995 a 2008, quando a

Marinha reintroduziu a aviação naval¹⁶ de asa-fixa por decreto-lei¹⁷, redimensionando assim suas capacidades operacionais através da aquisição dos aviões *A-4 Skyhawk* e do navio-aeródromo *São Paulo* – além da redefinição das políticas de defesa com a criação do Ministério da Defesa e retomada da indústria bélica brasileira.

Para cobrir estas diferentes transformações e ciclos de desenvolvimento da Marinha, a metodologia empregada foi de análise documental com a consulta e/ou utilização: de documentos oficiais, das monografias/dissertações/teses dos cursos da Escola de Guerra Naval (EGN), palestras e/ou conferências realizadas na Escola de Guerra Naval, de periódicos profissionais de circulação nos meios navais, dos livros escritos/publicados pelos pensadores e estrategistas navais brasileiros, e a utilização de entrevistas com oficiais – superiores e gerais – da Marinha que participaram do processo de formulação da estratégia naval brasileira. Entre os entrevistados destaque para os ex-Ministros¹⁸ e ex-Comandantes da Marinha¹⁹, assim como para os oficiais que trabalharam no Estado-Maior da Armada²⁰ e instituições de ensino da Marinha²¹, e oficiais engenheiros navais envolvidos nos projetos da Marinha²². Vale agregar como fonte, a produção de revistas especializadas – cinco periódicos – da Marinha brasileira e de defesa que publicaram o “debate” existente no interior destas organizações: (i) a *Revista Marítima Brasileira*; (ii) a *Revista do Clube Naval*; (iii) a *Revista da Escola de*

¹⁶ Entre os anos de 1965 a 1998 a Marinha operou apenas helicópteros devido ao decreto-lei do Presidente Castelo Branco, com as operações de aviões de asa-fixa sendo de exclusividade da Força Aérea Brasileira durante este período – algo que mudou com o decreto-lei de 1998. Ver: BRASIL. Presidência da República. *Decreto nº 55.627, de 26 jan. 1965*. Estabelece normas para o emprego de meios aéreos para as operações navais. Brasília, 26 jan. 1965.

¹⁷ BRASIL. Presidência da República. *Decreto nº 2.538, de 08 abr. 1998*. Dispõe sobre os meios aéreos da Marinha e dá providências. Brasília, 08 abr. 1998.

¹⁸ Entrevistas: com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1990-1992), Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores. Rio de Janeiro, 15 de julho de 2019; e com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1995-1998), Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira. Rio de Janeiro, 20 de junho de 2019.

¹⁹ Entrevistas: com o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2003-2006), Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho. Rio de Janeiro, 18 de julho de 2019; e com o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2007-2015), Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto. Rio de Janeiro, 16 de julho de 2019.

²⁰ Entrevista com o ex-Chefe da Divisão de Política e Planejamento Estratégico do Estado-Maior da Armada (2000-2003), Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Eduardo Alves de Almeida. Rio de Janeiro, 13 de junho de 2019.

²¹ Entrevista com o Professor do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPG-EM) da Escola de Guerra Naval, Capitão-de-Mar-e-Guerra José Augusto Abreu de Moura (Doutor em Ciência Política). Rio de Janeiro, 04 de novembro de 2019.

²² Entrevistas: com o ex-Diretor de Engenharia Naval da Marinha do Brasil (1990-1998), Vice-Almirante Armando Senna Bittencourt (Engenheiro Naval). Rio de Janeiro, 13 de julho de 2019; e com o ex-Chefe do Departamento de Ciência e Tecnologia do Ministério da Defesa (1999-2001), Contra-Almirante Tiudorico Leite Barboza (Engenheiro Naval). Rio de Janeiro, 12 de julho de 2019.

Guerra Naval; (iv) a Revista *A Defesa Nacional*; e a (v) Revista *Segurança e Desenvolvimento* – da Escola Superior de Guerra. Entre os principais documentos oficiais consultados e/ou utilizados correspondentes ao período pesquisado, destaque para: o *Plano Diretor* (1967), a *Política de Defesa Nacional* (de 1996 e de 2005); a *Estratégia Nacional de Defesa* (2008); os relatórios anuais produzidos pelo Ministério da Marinha (de 1967 a 1999); os principais projetos navais e de reaparelhamento da Marinha; os contratos de construção e projetos de compras governamentais; os relatórios de palestras e conferências realizadas por autoridades da Marinha na Escola de Guerra Naval. Entende-se que a diversificação destas fontes empregadas possibilita uma análise mais aprofundada a respeito das produções ideacionais presentes nos diferentes espaços da Marinha brasileira.

A pesquisa dos periódicos e documentos oficiais foi realizada em instituições localizadas no Rio de Janeiro – com documentação disponível para consulta. Os seguintes espaços de consulta e pesquisa foram frequentados: (i) a Biblioteca e o Arquivo Histórico da Marinha – vinculados a Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM); (ii) a Biblioteca Nacional; (iii) a Biblioteca do Clube Naval; e (iv) a Biblioteca da Escola de Guerra Naval (EGN) – que viabilizou o acesso aos periódicos militares, e também disponibilizou para pesquisa as monografias, dissertações e teses produzidas pelos oficiais-alunos da instituição. As produções ideacionais militares – livros publicados, artigos publicados em revistas, dissertações e teses – são importantes fontes de pesquisa, que possibilitam a compreensão das ideias e debates produzidos entre os militares. Após o acesso e mapeamento destas produções, os textos encontrados foram classificados e organizados de forma que cobrissem os diferentes aspectos do pensamento naval brasileiro. E, após encontrado o material e fontes necessárias, foi realizado o levantamento dos autores dos textos publicados, para assim estabelecer quais entrevistas seriam realizadas. Entrevistas estas realizadas com oficiais-superiores e oficiais-gerais que de alguma forma influenciaram na construção do pensamento naval brasileiro – através da divulgação de ideias, envolvimento nos projetos navais da Marinha e autoridades navais com poder decisório.

Os documentos declaratórios oficiais revelaram os principais projetos da Marinha e sua importância estratégica para o país. E, as revistas especializadas serviram de parâmetro para identificar os debates sobre a estratégia naval brasileira, produzidos fora dos espaços formais e institucionais da Marinha – com as publicações nestes periódicos refletindo a opinião e/ou proposta de autores militares não necessariamente inseridos nos

espaços decisórios. A partir dos textos publicados, foi possível averiguar a circulação das ideias de forma mais ampla e detalhada, incluindo aqui as diferentes perspectivas entre os formuladores do pensamento naval brasileiro. E por fim, considerou-se a realização das entrevistas com os oficiais-superiores e oficiais-generais influentes da Marinha do Brasil.²³ Importante fonte que permitiu identificar as visões dos oficiais – comprometidos com determinadas agendas – e perceber aquilo que se cristalizou nas diretivas e na estratégia naval brasileira.

Para tanto, a distribuição dos argumentos foi organizada em cinco capítulos, com os dois primeiros servindo de parâmetro para a análise das formulações político-estratégicas da Marinha, e para a identificação dos aspectos teóricos do pensamento naval brasileiro. Em relação aos demais capítulos, foram apresentadas as concepções político-estratégicas de cada período, bem como os ciclos de desenvolvimento tecnológico e projetos navais em andamento na Marinha, conforme as linhas de pensamento predominantes. Com cada um destes três capítulos abordando, respectivamente, as diferentes fases apontadas anteriormente: (i) de formulação de uma nova matriz no pensamento naval brasileiro, baseada em uma perspectiva autonomista (1967-1981); (ii) de fortalecimento da agenda autonomista, apesar da desaceleração das atividades da indústria naval brasileira (1982-1994); e (iii) de consolidação de um pensamento naval voltado para a configuração de uma Marinha balanceada e diversificada em suas capacidades (1995-2008). Neste sentido, e de maneira geral, a tese pode ser dividida em duas partes. Na primeira parte, correspondente aos capítulos um e dois, procurou-se inserir os elementos teóricos do pensamento naval brasileiro de modo que se tornasse evidente, ao leitor, a formulação de uma nova matriz de pensamento. Destacando-se assim o protagonismo de dois importantes pensadores da Marinha, considerados os expoentes desta nova matriz de pensamento: Armando Amorim Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores. As produções ideacionais destes dois militares, ao serem sistematizadas e publicadas, representaram e promoveram a gênese de uma nova forma de se pensar o poder naval brasileiro dentro da Marinha do Brasil.

²³ É comum no interior do corpo de oficiais da Marinha – inclusive aqueles que ocuparam cargos de comando e pastas ministeriais – a existência de “militares intelectuais” que pensam a estratégia naval brasileira, e que com frequência publicam suas ideias em periódicos de grande circulação – como por exemplo a *Revista Marítima Brasileira*. Entre os principais pensadores da Marinha, destaque para o almirante Mario Cesar Flores, Ministro da Marinha no governo do presidente Fernando Collor de Mello, e que tem uma vasta obra publicada em livros e artigos.

Tendo em vista esta nova concepção de como deveria ser configurado o poder naval brasileiro, procurou-se, nos capítulos seguintes, identificar de que forma este novo pensamento foi sendo inserido nos espaços institucionais da Marinha. Assim, os capítulos três, quatro e cinco correspondem a segunda parte da tese. Nesta segunda parte da tese, verificou-se o processo de construção do pensamento naval brasileiro em meio a um contexto de transições político-econômicas. Utilizando-se da ideia de um poder naval balanceado, percebe-se neste processo uma profunda transformação das capacidades do poder naval brasileiro. As preocupações apresentadas no capítulo três, identificadas na prioridade reservada para uma eventual guerra antissubmarino contra a URSS, forneceram os subsídios para a elaboração de uma nova proposta de pensamento baseada na diversificação dos meios navais. Ao ser analisada no capítulo quatro, entende-se que a diversificação destas capacidades teve o seu início no desenvolvimento da arma submarina de ataque, nos anos de 1980, conquanto que a cristalização da visão de uma Marinha balanceada aconteceria somente mais tarde, em fins de 1990, com a aquisição das aeronaves de asa-fixa orgânicas embarcadas em navios-aeródromo. Este último elemento do pensamento naval brasileiro, abordado no quinto capítulo, deve ser entendido como o resultado de um processo iniciado nos anos de 1970. Neste sentido, a análise do pensamento naval brasileiro, entre os anos de 1967 a 2008, possibilitou uma compreensão mais ampla sobre o planejamento e a configuração do poder naval brasileiro, baseado em capacidades a serem aprimoradas e/ou desenvolvidas, com o propósito de atuar, especialmente, no cenário regional correspondente à América do Sul e ao Atlântico Sul.

Capítulo I. Formulações político-estratégicas e estrutura de força: parâmetros para a análise do pensamento naval brasileiro

Os espaços institucionais de planejamento da estratégia de inserção internacional de um país, tanto quanto os espaços de tomada de decisão governamental, tendem a ser influenciados não somente pelos fatores políticos internos, mas também por conta de elementos externos. Neste sentido, as políticas de defesa nacional tornam-se um importante ramo da política estatal, inserindo assim as diretrizes voltadas para a aquisição e/ou desenvolvimento de seus instrumentos de poder com o propósito de proporcionar uma maior margem de atuação do país no plano internacional. No caso brasileiro, internamente percebe-se a existência de burocracias bem estruturadas e que agem conforme as suas próprias aspirações e orientações institucionais. Diplomatas e militares formam uma elite burocrática dominante quando se referindo a formulação da política externa e de defesa do Brasil, e que de modo geral procura atuar conforme seus próprios espaços institucionais. Com este insulamento impossibilitando por vezes o aprofundamento dos debates e sintonia entre a atuação diplomática e o pensamento militar brasileiro (WINAND, 2016, p. 203s). E, portanto, nota-se que estas burocracias se especializaram na capacitação do Estado, a partir da criação de diferentes mecanismos para promover os meios de ação e resposta conforme seus próprios parâmetros institucionais.

Entre estas burocracias, destaque para as burocracias correspondentes ao aparelho militar brasileiro, em especial aos espaços de debate sobre a estratégia naval brasileira e a construção do pensamento da Marinha do Brasil. Isso porque os militares, durante a República, se tornaram atores capazes de influenciar na formulação do pensamento estratégico e de inserção política do Brasil, conforme a presença destes nos espaços decisórios de governo (CARVALHO, 2005). E desta forma, o conceito de autonomia parece ser um conceito-chave para se entender o processo de capacitação do Estado e de intervenção dos militares na política nacional. Em linhas gerais, o conceito de autonomia se trata da capacidade de agir de forma independente, e seu amplo significado faz com que sejam feitas algumas distinções deste conceito quando empregado na esfera política internacional, e nas relações civil-militares dentro do aparelho estatal.

Na esfera da política externa, conforme Helio Jaguaribe (1979), a autonomia é a capacidade de um país impor penalidades aos demais mediante possíveis ameaças, e para

isso prevê a disposição de meios – comerciais e/ou militares – que viabilizem esta imposição. E nas relações internas civil-militares, a autonomia dos militares consiste na capacidade destes de formularem seu próprio pensamento político-estratégico, de forma independente das autoridades políticas governamentais e sociedade. Em outras palavras, a autonomia na dimensão internacional refere-se a autonomia do Brasil em relação às potências centrais, de forma oposta à ideia de dependência externa nas tomadas de decisão – nos planos político, econômico e tecnológico (HURRELL, 2013). E, a autonomia dos militares na esfera decisória interna/doméstica trata-se da autonomia das Forças Armadas na elaboração de sua estratégia e políticas de defesa do país – além da interferência dos militares no jogo político nacional – em oposição à ideia de subordinação ao controle civil.

Percebe-se que a partir do governo de Costa e Silva os militares brasileiros voltaram suas atenções para a ideia de um país desenvolvido e autônomo no sistema internacional – contrários à ideia de dependência com os Estados Unidos (MARTINS FILHO, 2014, p. 51-67). Pensamento que permaneceu após a redemocratização do Brasil com os militares mantendo sua autonomia na criação das políticas de defesa do país e, conseqüentemente, com a Marinha formulando a estratégia naval brasileira. Por conta de sua dimensão territorial continental e potencialidades industriais, o Brasil é considerado uma potência regional, por vezes limitada quando se tratando das relações de poder na política internacional. Realidade esta que reforçou a ideia de ampliação do poder militar brasileiro em resposta às possíveis ameaças externas, com a Marinha – mais especificamente – prevendo o emprego de meios navais que viabilizem a sua capacidade de ação dissuasória.

Conforme abordado nas considerações iniciais, entende-se por pensamento naval as produções ideacionais a respeito daquelas que deveriam ser as prioridades a serem adotadas pela Marinha, de modo que atendessem a estratégia naval brasileira. Posteriormente, com a gestação das novas ideias produzidas, percebe-se que parte destas produções se tornam políticas de desenvolvimento e/ou aquisição dos meios navais brasileiros. E então, a partir da cristalização destas produções ideacionais se estabelece a prescrição do formato da Marinha do Brasil, sua estruturação e possibilidades de emprego de armas. Desta forma, os aspectos do pensamento naval brasileiro – delimitados pelo formato do poder naval, estruturação e possibilidades do emprego de armas, e o estudo da guerra propriamente dito – tendem a ser revelados na medida em que são identificados

os entendimentos produzidos pela Marinha durante o período analisado. Entendimentos que envolvem sua visão sobre o sistema internacional e a estratégia naval brasileira, e também as produções ideacionais de si mesma enquanto instrumento de poder. Após identificadas estas características do pensamento naval brasileiro, é possível compreender as formulações político-estratégicas da Marinha e, conseqüentemente, seus projetos de ampliação de suas capacidades operacionais – enfatizando-se neste caso a importância do desenvolvimento tecnológico enquanto critério para a consolidação do poder naval brasileiro.

A definição e a configuração dos meios navais a serem empregados na Marinha do Brasil, bem como o estágio de desenvolvimento destes meios são assuntos recorrentemente debatidos entre os militares. Este elemento reforça a importância da gestão e circulação de ideias, de forma com que a construção do pensamento e a formulação da estratégia naval brasileira sejam inseridas, ainda que gradualmente, no conjunto das políticas de Estado, e não de um determinado governo. Neste sentido, a descontinuidade da implementação das políticas de defesa é um dos fatores que reforçam a preocupação dos militares em garantir a sua autonomia na formulação das suas políticas – conforme aquilo que lhes parece necessário. Assim, por se tratar de uma tese voltada para a análise da construção do pensamento naval brasileiro, a teoria construtivista foi empregada como ferramenta para se compreender o que a Marinha produziu sobre a estratégia naval brasileira durante o período de 1967 a 2008. Entende-se que as produções ideacionais – em circulação – são capazes de impactar na formulação da estratégia naval do país. Com os fatores ideacionais refletindo na construção de interesses e identidades entre os atores envolvidos com as políticas de defesa, e que no caso brasileiro tendem a se cristalizar na autonomia dos militares ao definirem as suas prioridades. E, portanto, o campo das ideias não pode ser analisado somente através das burocracias formais, com a gestão de novas ideias dependendo da criação de redes de conhecimento e mecanismos institucionais que não se limitam aos espaços decisórios do Estado. No caso da Marinha, a circulação destas novas ideias influenciou tanto as lideranças e autoridades militares, quanto agiu no sentido de gerar novas percepções por parte dos jovens oficiais formados nas instituições militares de ensino – especialmente nas escolas de altos estudos militares, a exemplo a Escola de Guerra Naval.

1. Mudanças de padrões nas relações civis-militares no Brasil: dos governos militares ao retorno do regime democrático (1964-2008)

1.1. No decorrer dos governos militares (1964-1985)

No Brasil historicamente os militares fizeram parte do sistema político desempenhando diversas funções de natureza política, com esta atuação política dos militares no período republicano contando com um posicionamento tolerante por parte da sociedade civil. E neste sentido, ao identificar dificuldades em adequar satisfatoriamente os padrões latino-americanos de relacionamento civil-militar, Alfred Stepan (1975) classificou como moderador o papel dos militares na esfera política governamental, com este padrão nas relações civil-militares entendendo-se do pós-II Guerra Mundial para os anos iniciais do regime militar.²⁴ Intervencionismo político que se tornaria ainda mais evidente após os acontecimentos de 1964, em que a ausência do controle civil fez com que os militares controlassem diretamente todo o sistema político brasileiro por duas décadas.

Em 1964 com a deposição do chefe do executivo, os militares romperam com o padrão moderador das relações entre civis e militares, e conseqüentemente ao assumirem o poder político do país inaugurou-se um novo padrão nas relações civil-militares diante da emergência de um governo militar (STEPAN, 1975, p. 93) que afastou os civis dos processos decisórios presidenciais. E desta forma, os militares voltaram-se para o interior do sistema político brasileiro, divididos em dois grupos: de um lado os *militares enquanto instituição* e de outro os *militares enquanto governo*. Para Alfred Stepan (1975) as relações entre os militares institucionais com os militares atuantes da estrutura burocrática de governo criaram uma fonte de instabilidade no regime militar brasileiro (STEPAN, 1975, p. 184-188) e que inclusive refletiu no posterior processo de redemocratização do país. De todo modo, o padrão nas relações civis-militares diluiu-se a partir do momento

²⁴ Antes do controle total do sistema político brasileiro a partir de 1964, os militares agiam enquanto moderadores da atividade política de forma conservadora para a manutenção do sistema, restringindo-se à deposição do chefe do executivo e à transferência do poder político para outros grupos civis alternativos. Ver: STEPAN, Alfred. *Os militares na política: as mudanças de padrões na vida brasileira*. Rio de Janeiro: Artenova, 1975, p. 46-51.

em que os militares se estabeleceram enquanto governo, afastando assim o poder político civil das decisões governamentais.²⁵

Inicialmente, apoiados por setores da sociedade civil no pós-64, os militares foram vistos como uma alternativa para a criação de uma nova ordem política, e com isso esperava-se que os militares desempenhassem o papel político controlador dos atos do executivo (STEPAN, 1975, p. 57s). Contudo, ainda nos anos finais da década de 1960, percebe-se que uma parcela considerável dos militares se mostrou frustrada em relação ao exercício do poder político, com o aumento das responsabilidades de governo resultando em desgastes no interior da instituição militar. Por outro lado, a retirada dos militares da política era considerada impraticável por parte daqueles que desejavam uma reestruturação completa do sistema político pelos militares. Este cenário fez com que surgissem crises na unidade militar em consequência das decisões envolvendo as sucessões presidenciais (CHIRIO, 2012; MARTINS FILHO, 2019). E neste sentido, a preocupação dos militares com a unidade e com a unanimidade política agravou progressivamente o isolamento dos militares enquanto governo, estreitando inclusive a base de apoio civil ao regime.²⁶

Na presidência do general Ernesto Geisel uma série de conflitos manifestaram-se no interior das Forças Armadas diante dos primeiros indicativos de abertura do regime militar. Previu-se neste sentido um processo de transição autocontrolada, com o presidente Geisel buscando concentrar o controle dos militares com o propósito de viabilizar um processo de transição política e de modificações do regime militar a partir de seu interior. Deste modo, procurou-se criar e/ou ampliar os potenciais canais de expressão política capazes de inserir uma diversidade de interesses, e que atendessem as demandas políticas da sociedade civil de modo geral (OLIVEIRA, 1980, p. 114s). Medidas iniciais que inclusive resultaram na mobilização de setores militares contra o

²⁵ Conforme Eliezer Rizzo de Oliveira, de 1964 a 1969 o processo político centralizou-se no poder político dos militares. E neste caso, o decreto do AI-5 reafirmou a supremacia do aparelho militar tornando-o em uma espécie de baluarte do regime militar nos anos seguintes, em oposição ao processo de redemocratização do país. Ver: OLIVEIRA, Eliezer Rizzo de. *Conflitos militares e decisões políticas sob a presidência do general Geisel (1974-1979)*. In: ROUQUIÉ, Alain (Org.). *Os partidos militares no Brasil*. Rio de Janeiro: Record, 1980, p. 123ss.

²⁶ Estas mudanças inviabilizaram qualquer retorno para o padrão moderador das relações entre civis e militares das décadas anteriores, por conta da falta de confiança existente entre civis e militares. Inclusive, diante destas transformações as elites não mais apostariam em uma improvável abstenção dos militares em assumir o poder político governamental. Ver: STEPAN, Alfred. *Os militares na política: as mudanças de padrões na vida brasileira*. Rio de Janeiro: Artenova, 1975, p. 184-192.

próprio governo Geisel, em especial daqueles setores mais identificados com o aparelho de repressão do regime militar.

De toda forma, o projeto de distensão promovido pelo governo Geisel intencionou uma série de esforços para arbitrar tanto os conflitos entre as elites insatisfeitas com o regime quanto os movimentos sociais identificados com as bases sindicais,²⁷ com Geisel propondo o controle do conjunto dos aparelhos de informações e de repressão institucionalizados. E desta forma, o relativo controle do governo sobre os aparelhos de repressão fez com que a realização do projeto de abertura controlada dos organismos políticos comportasse as variações decorrentes de seu processo (OLIVEIRA, 1980, p. 124-132). Percebe-se, neste caso, que o aparelho militar não formou um bloco uniforme e homogêneo, com o processo de abertura do regime tornando evidente os conflitos militares internos envolvendo o cenário político brasileiro. Inclusive, o afastamento do aparelho militar das instituições políticas governamentais teve o propósito de diminuir a capacidade decisiva dos militares nas esferas de poder governamental (OLIVEIRA, 1980, p. 150-153).

Eliezer Rizzo de Oliveira observou que próprio processo de distensão configurou uma modalidade de intervenção militar na política brasileira, mesmo que esta iniciativa tenha ampliado positivamente o espaço político de modo geral (OLIVEIRA, 1994, p. 24). E neste sentido, assinalou ainda que este processo serviu de resposta, por parte dos militares enquanto governo, aos crescentes movimentos de contestação da sociedade civil em relação ao regime militar, e que inflamavam as reivindicações por profundas transformações políticas no país. Somando-se a isso, internamente, as indicações para ocupar a cadeira presidencial expressavam uma rotatividade institucional do poder que trazia riscos de instabilidade dentro da instituição militar, resultando conseqüentemente em conflitos abertos e/ou velados para se atingir os maiores níveis de poder político. Nas palavras de Eliezer Rizzo de Oliveira “[o fato é que] os conflitos relacionados com as sucessões presidenciais geraram compromissos entre os postulantes acerca da divisão de postos de responsabilidade no aparelho militar e nos diversos órgãos do governo” (OLIVEIRA, 1994, p. 57). Realidade que tornava recorrente a preocupação com uma

²⁷ Nas palavras de Eliezer Rizzo de Oliveira, “na busca de controlar o aparelho repressivo, o governo procurava em realidade sua própria manutenção e a preservação e o controle sobre o Estado”. Ver: OLIVEIRA, Eliezer Rizzo de. *Conflitos militares e decisões políticas sob a presidência do general Geisel (1974-1979)*. In: ROUQUIÉ, Alain (Org.). *Os partidos militares no Brasil*. Rio de Janeiro: Record, 1980, p. 132.

manutenção institucional minimamente funcional, e que do contrário poderia fragilizar a coesão dos militares enquanto corporação.

Neste cenário, convencidas de que governar não mais fazia parte de seus interesses, as lideranças militares iniciaram um roteiro de ação estratégica para a abertura do regime de forma que se mantivesse o controle dos elementos militares institucionais e de maior preocupação por parte da corporação militar. E desta forma, a própria inexistência de uma oposição política de desestabilização do regime permitiu a distensão do regime militar (STEPAN, 1987, p. 45). Conforme Alfred Stepan “(...) a mais alta hierarquia dos *militares enquanto instituição* escolheram Ernesto Geisel para liderar os *militares enquanto governo* porque ele apresentava uma série de atribuições [para uma abertura controlada do regime]” (STEPAN, 1987, p. 45). No entanto, é importante observar que esta distinção não era unanimidade entre os militares, especialmente entre os militares associados ao aparelho de segurança interna, e neste sentido, Geisel temia a possibilidade de uma cisão tanto entre os militares na instituição quanto no país de modo geral.

De todo modo, o plano de reabertura do regime contou com o fortalecimento de importantes parcelas da sociedade civil, principalmente da imprensa e da sociedade política. Tratava-se de um processo de abertura política que inicialmente viabilizou um regime democrático com restrições, e que diminuiria gradualmente a influência dos militares no cenário político brasileiro. Em um contexto em que a maior parte dos militares expressava preferência por um presidente civil para os anos 1985-1991, desde que identificado com as prerrogativas militares. Até porque com a diminuição do prestígio dos militares diante da sociedade brasileira, temia-se que um presidente civil diminuísse o orçamento destinado aos militares, por não compartilhar com as linhas de pensamento construídas nas instituições militares.²⁸ E, com relação ao desenvolvimento da indústria de defesa, solicitou-se também a presença de militares nas empresas estatais vinculadas com as áreas de telecomunicações, informática e armamentos (STEPAN, 1987, p. 67-70).

²⁸ Entre as principais prerrogativas militares que deveriam ser atendidas pelo presidente civil, destaque para: (i) a garantia de que não seria realizada qualquer medida de caráter “revanchista” contra os militares; e (ii) a continuidade do desenvolvimento nacional da indústria de armamentos. Ver: STEPAN, Alfred. *Os militares: da abertura à Nova República*. 4ª Edição. São Paulo: Paz e Terra, 1987, p. 67-70.

1.2. Na transição para o regime democrático e início da Nova República (1985-1994)

No processo de abertura política, os militares procuram estabelecer um maior controle sobre o processo de transição para o regime democrático, com o propósito de controlar os sistemas de informação, e também interferir no Congresso Nacional através de lideranças do legislativo. Em face destas transformações, acentuaram-se as preocupações dos militares no aprimoramento de suas capacidades profissionais, vistas a partir daquele contexto como um argumento favorável ao fortalecimento das Forças Armadas em um governo democrático.²⁹ E assim, no pós-1985, o cenário político brasileiro da Nova República evidenciou um novo padrão nas relações civil-militares.³⁰ Neste novo padrão diminuiu-se a presença dos militares no cenário político, e assim na medida em que os militares foram perdendo influência política na ordem democrática iniciou-se um processo de adaptação dos mesmos com as novas regras estabelecidas.

Tal consentimento justificou-se desde que os direitos corporativos fossem mantidos, com os militares em contrapartida assumindo o compromisso de fazer retornar o poder governamental aos civis. Deste modo, o governo Sarney evidenciou uma expressiva presença ativa dos militares no processo político, estando entre as principais demandas a não alteração dos acordos de anistia na nova Constituição, e também para que fosse mantido o papel dos militares nas questões de segurança interna e externa do país. Por sua vez, a instituição militar teve que se adequar aos parâmetros internacionais de profissionalização e de controle civil de acordo com o regime democrático. Com estas mudanças fazendo com que se repensasse o intervencionismo e a presença dos militares no governo, e para isso observou-se que uma nova mentalidade deveria ser promovida entre as autoridades militares e políticas no Brasil (D'ARAÚJO, 2010, p. 116s).

²⁹ Alfred Stepan destacou que, em 1987, o governo democrático da Nova República contava com vinte e seis ministérios, com seis destes ficando a cargo de oficiais militares da ativa. Tratavam-se de três ministérios tradicionais e três chefias de inteligência que tinham o *status* de ministério. Eram estes ministérios: o Ministério da Marinha, o Ministério do Exército, o Ministério da Aeronáutica, a Chefia do Serviço Nacional de Informação (SNI), a Chefia da Casa Militar, e a Chefia do Alto-Comando das Forças Armadas. Argumentou-se naquele contexto que para o reestabelecimento do regime democrático os militares deveriam permanecer envolvidos nos processos decisórios do país. Ver: STEPAN, Alfred. *Os militares: da abertura à Nova República*. 4ª Edição. São Paulo: Paz e Terra, 1987, p. 76-107.

³⁰ Para Maria Celina D'Araújo (2010), no decorrer dos governos de Ernesto Geisel (1974-79) e de João Figueiredo (1979-85) o norte central que orientou a abertura do regime militar era de não permitir qualquer cisão nas Forças Armadas. Ver: D'ARAÚJO, Maria Celina. *Militares, democracia e desenvolvimento: Brasil e América do Sul*. Rio de Janeiro: FGV, 2010, p. 109.

Para Jorge Zaverucha, a inexistência de um real controle civil democrático sobre os militares no Brasil deu-se por conta da permanência daquilo que chamou de “prerrogativas militares” em determinadas áreas. E neste caso, os militares ao assumirem estas áreas “(...) [teriam] o direito ou privilégio, formal ou informal, de governar tais áreas, de ter um papel em áreas extramilitares dentro do aparato de Estado, ou até mesmo de estruturar o relacionamento entre o Estado e a sociedade política ou civil.” (ZAVERUCHA, 1994, p. 93). Desta forma, o processo de reabertura do regime estabeleceu inicialmente um modelo de democracia tutelada, delimitada pela autonomia institucional e política dos militares no novo regime democrático. Em outras palavras, percebe-se nesta democracia tutelada a manutenção de prerrogativas militares, tornando assim o processo de transição ainda muito frágil sem o completo afastamento do autoritarismo nos primeiros anos da Nova República (CASTRO; D’ARAUJO, 2001, p. 13).

De modo geral, o revanchismo “(...) era o principal temor militar em relação à transição. Tancredo havia afiançado que não permitiria que isso ocorresse, e Sarney dava todos os sinais de que manteria a promessa” (CASTRO; D’ARAUJO, 2001, p. 17). Este contexto permitiu a permanência dos posicionamentos resistentes à mudança do *status quo* dos militares, refletindo negativamente contra a criação do Ministério da Defesa.³¹ Somando-se a isso, a manutenção da destinação constitucional das Forças Armadas enquanto mantenedoras da lei e da ordem para os casos de descontrole interno também esteve entre as questões inegociáveis para os militares (CASTRO; D’ARAUJO, 2001, p. 18). É importante perceber que da mesma forma que os militares procuram exercer influência na esfera governamental não militar, os mesmos resistiram contra a influência civil na direção das questões de defesa nacional. Neste sentido, a configuração de novos arranjos institucionais democráticos não apenas viabilizou a contestação da atuação política dos militares, mas também, moldou efetivamente as ações políticas de forma

³¹ No processo de redemocratização havia o temor dos militares em relação à vitória de candidatos considerados radicais e que viabilizassem qualquer tipo de ato revanchista contra as Forças Armadas. Neste cenário de preocupações, o nome de Tancredo Neves tornou-se o mais confiável por parte dos militares, que o consideravam um político moderado e hábil. E, apesar da morte de Tancredo, esta confiança manteve-se com a posse de José Sarney, com o presidente sempre procurando prestigiar a instituição militar e os ministros militares. Com isso, os militares mantiveram-se em uma posição politicamente preeminente. Ver: CASTRO, Celso; D’ARAUJO, Maria Celina (Org.). *Militares e política na Nova República*. Rio de Janeiro: FGV, 2001, p. 17s.

afastada dos espaços de poder dos militares sobre a sociedade civil (HUNTER, 2001, p. 50-55).

No processo de abertura política para o regime democrático, o governo de transição presidido por José Sarney resultou de uma série de mudanças controladas, em que o aparelho militar deixou de ocupar o centro do poder político governamental para assumir um papel de tutela com relação ao governo civil. Percebe-se com isso uma importante mudança no padrão das relações civil-militares de antes do regime militar, com os militares se afastando da ideia de poder moderador do sistema político brasileiro para a função de poder tutelar do novo regime democrático. E desta forma, a distensão correspondeu a uma condição para a recuperação da própria institucionalidade do desgastado aparelho militar, que optou pela retração de seu espaço político-burocrático no Estado. Neste caso, mesmo com a redemocratização do Brasil, a permanência da autonomia dos militares e manutenção de alguns espaços políticos confirmou estes esforços de recuperação da instituição militar (OLIVEIRA, 1994, p. 108s). Conforme Eliezer Rizzo de Oliveira:

“[Em 1985, no governo do presidente Sarney a] arquitetura política respeitou os espaços de que o aparelho militar estava determinado a não abrir mão, incluindo a existência de seis ministérios: Marinha, Exército e Aeronáutica; Casa Militar, Serviço Nacional de Informações e Estado-Maior das Forças Armadas. Além destas pastas ministeriais, o aparelho militar reservou-se uma capacidade muito elevada de influir no processo político e nas decisões governamentais em diversos domínios civis.” (OLIVEIRA, 1994, p. 110).

Para Wendy Hunter (2001) historicamente a cultura latino-americana inclinou-se para o autoritarismo, voltando-se geralmente para as estruturas verticais de poder de natureza militar e religiosa. E neste sentido, a redemocratização brasileira dos anos de 1980 deu início a um processo de aparente afastamento da tutela militar com relação aos acontecimentos políticos do Brasil. Com isso, tanto os presidentes quanto os legisladores eleitos estiveram sujeitos a pressões sociais/eleitorais para a redução da influência dos militares. Inclusive, tratava-se de uma forma de os políticos eleitos garantirem as bases de sustentação de seus mandatos a partir das novas organizações políticas e do estabelecimento de alianças. A partir deste novo cenário, os militares inclinados à interferência excessiva foram considerados um problema para um presidente governar efetivamente. E então, as atividades políticas intervencionistas militares passaram a ser entendidas como uma fonte de riscos para a manutenção do regime democrático (HUNTER, 2001, p. 44-48).

Diferente do governo de José Sarney, a presidência de Fernando Collor era vista com desconfiança pelos militares que discordavam com algumas medidas adotadas pelo presidente. Sem consultar previamente os ministros militares, algumas destas medidas governamentais afetaram, direta ou indiretamente, as Forças Armadas. A exemplo da extinção do SNI que até então permitia o monopólio das informações no Brasil aos militares, e também a perda do status de ministro dos chefes do EMFA e da Casa Militar da Presidência. Ao gerar insatisfações entre os militares, esta realidade tornou difícil o relacionamento pessoal entre Collor e os militares no início de seu governo, de modo que os ministros militares se sentissem desprezados pelo presidente da República.³² Contudo, e apesar do desagrado por parte dos militares em relação ao presidente, no processo de impeachment de Collor as Forças Armadas se mantiveram voluntariamente afastadas do debate político, com os ministros militares respeitando o papel de cumprir a Constituição e o processo político legalmente. Naquela conjuntura, a atuação dos militares inseriu um importante elemento nas relações entre a instituição militar e o Estado democrático brasileiro. Rompendo-se assim com a tradição intervencionista dos militares nos assuntos políticos do país, fato este considerado um marco fundador para uma nova fase no comportamento político das Forças Armadas brasileiras (CASTRO; D'ARAUJO, 2001, p. 24-36).

As Forças Armadas no regime democrático procuraram construir uma nova identidade através da recuperação do antigo padrão de suporte ao sistema político brasileiro.³³ Entretanto, na presidência de Collor as relações do governo com as Forças Armadas se tornaram ambíguas e acentuaram uma crise de identidade no interior da instituição militar com relação ao seu papel a ser desempenhado. Crise que também despertou preocupações por parte das autoridades militares com a forma que o governo e o poder Legislativo proporcionavam os recursos a serem destinados para o funcionamento regular das Forças Armadas e para a continuidade dos projetos especiais em andamento. E neste sentido, apesar da considerável redução orçamentária ser algo que gerava

³² Nas palavras do Almirante Mario Cesar Flores: “Eu fui Ministro da Marinha (...) e sentia que nós éramos tolerados, mas não entusiasmados, não havia entusiasmo”. Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1990-1992), Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores. Rio de Janeiro, 15 de julho de 2019.

³³ Nas palavras de Eliezer Rizzo de Oliveira “Collor demonstrou uma forte sensibilidade política na escolha dos ministros militares cujos perfis profissionais não se identificavam com o regime militar nem representavam uma ruptura com o passado recente da instituição militar” Ver: OLIVEIRA, Eliézer de. *De Geisel a Collor: Forças Armadas, transição e democracia*. Campinas: Papyrus, 1994, p. 204.

profunda insatisfação entre os militares, as Forças Armadas colaboraram de modo decisivo para a estabilidade do regime democrático no processo de impeachment de Collor. Episódio em que a atuação dos ministros militares se manteve no sentido de atender o cumprimento da Constituição (OLIVEIRA, 1994, p. 198-216).

Fernando Collor ao determinar que os ministros militares tomassem posse sem farda, declarou simbolicamente um poder presidencial livre da tutela militar, tornado aquele ato em uma forma de trazer os militares para uma aparente condição de civis subordinados ao presidente eleito (SALLUM JR., 2015, p. 83). Em sintonia com este novo pensamento político, ao obedecer a Constituição de 1988, a neutralidade política das Forças Armadas no processo de impeachment de Collor estabeleceu por parte dos militares um posicionamento em favor da preservação da legalidade do regime democrático (SALLUM JR., 2015, p. 367ss). E assim, conforme Sallum Jr. “(...) o impeachment de Collor abriu o passo para que o país, sob o comando de Itamar Franco, se encaminhasse para superar a crise de Estado que marcava a vida política nacional desde o começo dos anos 1980.” (SALLUM JR., 2015, p. 391). Ademais, na conjuntura pós-Collor é possível perceber que o processo de desmilitarização do Estado brasileiro promoveu uma considerável redução do espaço anteriormente ocupado pelas Forças Armadas.³⁴ Persistindo ainda, naquele contexto, as contestações da maioria dos militares que não aceitavam a criação do Ministério da Defesa, com os argumentos contrários afirmando que a substituição dos ministérios militares poderia constituir um fator de instabilidade no interior das Forças Armadas (OLIVEIRA, 1994, p. 313-319).

De acordo com Zaverucha (2000) a conjuntura política de crise e incertezas após o impeachment de Fernando Collor fez com que o presidente Itamar Franco (1992-1994) se aproximasse das Forças Armadas, como forma de se proteger contra a possibilidade de qualquer intervenção política dos militares. Por conta desta preocupação, Itamar Franco ao longo de seu governo procurou atender alguns interesses militares, incluindo a nomeação de oficiais militares para pastas ministeriais que poderiam ser ocupadas por civis (ZAVERUCHA, 2000, p. 113). Lembrando que as mudanças institucionais do governo Collor retiraram os militares das funções de ministros nas pastas civis, tornando

³⁴ Para Eliézer Rizzo de Oliveira (1994) a extinção do Serviço Nacional de Informações e o rebaixamento do *status* do Estado-Maior das Forças Armadas e do Gabinete Militar significaram o encerramento de uma fase histórica em que o sistema militar ocupava posições centrais no aparelho de Estado. Ver: OLIVEIRA, Eliézer de. *De Geisel a Collor: Forças Armadas, transição e democracia*. Campinas: Papirus, 1994, p. 313-319.

assim os militares de maior graduação menos propensos a influenciarem nas decisões de alto nível, ao menos não de forma contínua e regular. De modo geral, é necessário destacar que se por um lado a influência militar na política governamental brasileira contraiu-se no início dos anos de 1990, por outro, a mesma manteve de forma ampla a autonomia dos militares na formulação das políticas de defesa nacional (HUNTER, 2001, p. 38s).

Em linhas gerais, os assuntos corporativos das Forças Armadas brasileiras permaneceram sob o controle administrativo militar, impedindo desta forma qualquer interferência das esferas decisórias civis nestes assuntos. E, apesar de os militares não comporem um grupo de pensamento homogêneo a respeito de seu papel nos assuntos internos do Brasil, o fato de terem uma hierarquia formal permitiu que assegurassem determinado nível de coesão interna, tornando-os um ator unitário no cenário político brasileiro. Neste caso, havia a preocupação entre os militares de manterem o *status quo* da corporação no pós-Guerra Fria e, portanto, procurou-se uma maior visibilidade por parte dos militares para justificar os investimentos em defesa nacional. Isso explica, por exemplo, os exercícios militares entre as Forças Armadas brasileiras e com os militares de outros países, com o propósito de manter e/ou ampliar a profissionalização dos militares brasileiros naquele novo contexto político (HUNTER, 2001, p. 38-47).

1.3. No processo de institucionalização do Ministério da Defesa (1995-2008)

A partir do panorama apresentado, percebe-se a existência de aristas mal resolvidas entre os militares e a sociedade civil desde o final do regime militar. Além das tensões de natureza política entre as esferas de poder militar e civil, temia-se por parte dos militares a possibilidade de ocorrerem mudanças profundas na orientação estratégica do país, de forma que influenciasses nas prioridades estabelecidas pelas próprias Forças Armadas. Desta forma, entende-se que, em meio ao processo de abertura do regime militar e a redemocratização do Brasil, a demora na criação do Ministério da Defesa pode ser atribuída também às divergências entre os próprios militares. Isso porque cada força possuía linhas de pensamento diferentes do desenho institucional daquele que seria o futuro Ministério da Defesa. Realidade que no decorrer do regime militar era minimizada por conta da posição hegemônica do Exército e também pela figura de um presidente militar, e que ao deixar de existir com o fim do regime tornaria mais evidente a

competição entre as Forças Armadas brasileiras (CASTRO; D'ARAUJO, 2001, p. 42s). E neste sentido, diante dos fatores mencionados, a Nova República viabilizou o estabelecimento de um novo padrão nas relações civil-militares tendo em vista a diminuição da presença dos militares no cenário político brasileiro, com os militares se adaptando gradativamente às regras do regime democrático.

Na conjuntura de reorganização constitucional, as Forças Armadas brasileiras posicionaram-se de forma que conseguissem preservar um espaço político para a atuação dos militares enquanto ator político unitário. A partir deste objetivo, os militares agiram com competência para a confirmação das funções político-constitucionais das Forças Armadas, de modo que permanecessem as capacidades e autonomia para definir os seus interesses enquanto instituição (OLIVEIRA, 1994, p. 127ss). É importante observar que no processo de elaboração da Constituição de 1988, as resistências da corporação militar para a não criação do Ministério da Defesa temiam uma provável diminuição da autonomia dos ministros militares. E somando-se a isso, entendia-se também que um ministério desta natureza poderia representar uma maior preponderância dos interesses do Exército, uma vez que a unidade militar das três forças era considerada artificial (OLIVEIRA, 1994, 139ss).

No processo de redemocratização do Brasil, as lideranças militares negociaram os termos da transição de forma que conseguissem preservar uma variedade de prerrogativas institucionais. Entre estas prerrogativas, destaque para a permanência dos seis ministérios militares e a continuidade das atividades da indústria estratégica de informática e de telecomunicações. No entanto, com o regime democrático se percebe o insulamento dos oficiais militares em relação aos políticos civis, e a consequente diminuição da influência política dos militares. Insulamento este que de modo geral, se tratou “(...) de um projeto político articulado do gabinete da Presidência da República e que, mesmo com resistências iniciais, só encontrou ressonância nos quartéis em função de mudanças que se operaram dentro da instituição” (D'ARAUJO, 2010, p. 123). A partir disso, uma série de medidas foram sendo estabelecidas para limitar a ação política das Forças Armadas e que, posteriormente, permitiriam uma nova institucionalidade para os assuntos de defesa nacional.

Ao destacar a existência de uma relativa rivalidade entre as Forças Armadas brasileiras, percebe-se que esta realidade tornaria praticamente impossível estabelecer a unidade militar em nível ministerial. E desta forma, antes mesmo da promulgação da

Constituição de 1988, observou-se a importância de um Ministério da Defesa a cargo de um civil. De modo que este ministério unificador das pastas militares possibilitasse determinado equilíbrio entre as autoridades das Forças Armadas, e para isso deveria substituir por completo os ministérios militares. Por outro lado, do ponto de vista dos militares afirmou-se que a não existência dos ministérios militares poderia comprometer a continuidade dos projetos estratégicos militares, colocando assim em risco os interesses políticos remanescentes da corporação (STEPAN, 1987, p. 107s). De toda forma, a influência dos militares foi diminuindo na medida em que se consolidava o regime democrático, com os militares que antes representavam um fator de poder permanente no sistema político brasileiro sendo gradativamente afastados dos centros decisórios do país. Afastamento que posteriormente aconteceria no decorrer das próximas duas décadas, em especial com a institucionalização do Ministério da Defesa e consequente extinção dos ministérios militares tradicionais.

Inicialmente, no processo de criação do Ministério da Defesa, o EMFA foi contrário à extinção dos ministérios militares. Propondo desta forma a permanência dos ministérios militares ao lado do Ministério da Defesa, com o novo ministério devendo se adaptar aos ministérios militares existentes. Entre as três forças a que mais se opunha ao novo ministério era a Marinha, por conta de um temor existente diante da possibilidade de ter seu poder diluído caso tivesse que partilhar um espaço de decisão com o Exército. E também, compartilhava-se de modo geral um sentimento que a criação do Ministério da Defesa diminuiria o prestígio dos militares. Assim, conforme documentos do EMFA, entendia-se que era desnecessária uma alteração na estrutura de defesa do país, uma vez que as Forças Armadas estariam cumprindo as suas responsabilidades para a defesa do Brasil. No entanto, nas palavras de Maria Celina D’Araujo:

“A par disso o Brasil necessitava de uma política nacional de defesa e de uma instituição moderna que, do ponto de vista interno, ordenasse e racionalizasse os temas e as ações de defesa nacional, sempre tendo em vista o necessário controle civil e democrático sobre as Forças Armadas.” (D’ARAÚJO, 2010, p. 121).

Ao se tornar presidente, Fernando Henrique Cardoso estabeleceu entre as prioridades militares a criação do Ministério da Defesa, inclusive os ministros militares foram comunicados ao serem convidados pelo presidente.³⁵ De modo geral, entre as

³⁵ Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1995-1998), Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira. Rio de Janeiro, 20 de junho de 2019.

autoridades militares ministeriais concordou-se com a ideia de se trabalhar para a criação do Ministério da Defesa, mesmo com os militares em sua maioria não aceitando um ministério desta natureza.³⁶ Era recorrente o temor em relação à ideia de que ao colocar os militares sob maior controle civil poderia desencadear determinado desequilíbrio entre as Forças Armadas, tendo em vista a hipótese de uma possível hegemonia do Exército no Ministério da Defesa (CASTRO; D'ARAUJO, 2001, p. 36s). Diante destas medidas presidenciais, o ex-Ministro da Marinha Almirante Mauro Cesar (1995-1998) enfatizou em entrevista o seu posicionamento discordante em relação a criação do Ministério da Defesa. Contudo, observou que em seu cargo ministerial respeitaria as decisões do Presidente da República e que, uma vez tomada a decisão governamental para a criação do Ministério da Defesa, trabalharia no sentido de atender as determinações presidenciais.³⁷

Assim, o enfraquecimento do poder político dos militares simultaneamente seguiu uma diminuição do orçamento destinado para a defesa, e que resultaria no enfraquecimento da própria instituição militar. Em outras palavras, na medida em que o orçamento militar foi reduzido, conseqüentemente, o efetivo das Forças Armadas se retraiu por conta da carência de recursos. Se por um lado os militares mantiveram a autonomia em formular seu próprio pensamento, por outro, a sua menor presença nos centros de decisão do Estado fez com que se tornassem mais dependentes das decisões orçamentárias de governo. Na Marinha dos anos de 1990, isso explica as declaradas insatisfações com relação aos cortes orçamentários que, do ponto de vista institucional, comprometeriam a continuidade dos principais projetos navais em andamento. Em linhas gerais, o fato é que estas mudanças ministeriais/institucionais se tornaram marcos fundamentais nas relações civis-militares no Brasil, mesmo que alguns resquícios dos ministérios militares tenham permanecido no Ministério da Defesa – a exemplo da estrutura administrativa deste ministério composta principalmente por militares. A partir

³⁶ Os estudos e a proposta inicial do EMFA em manter os ministérios militares gerou insatisfações ao presidente Cardoso, que optou pela criação do Grupo de Trabalho Institucional (GTI) com dois propósitos, primeiro de criar o Ministério da Defesa e segundo de transformar os ministérios militares em comandos subordinados ao novo ministérios. Grupo este que integrado por representantes da Casa Militar, do Ministério das Relações Exteriores, da Secretaria de Assuntos Estratégicos, do EMFA, da Marinha, do Exército e da Aeronáutica, e também da Casa Civil que coordenou as atividades. Ver: D'ARAUJO, Maria Celina. *Militares, democracia e desenvolvimento: Brasil e América do Sul*. Rio de Janeiro: FGV, 2010, p. 121ss.

³⁷ Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1995-1998), Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira. Rio de Janeiro, 20 de junho de 2019.

destas mudanças, novos parâmetros foram estabelecidos nas relações civis-militares, com o fortalecimento do poder civil se tornando mais visível após a criação do Ministério da Defesa.³⁸

No início dos anos 2000, a redução na ocupação de cargos de prestígio governamental por parte dos militares tornou evidente uma menor influência destes nas decisões dos governos compostos por civis, reduzindo deste modo os próprios mecanismos militares de controle sobre a sociedade.³⁹ Conforme Wendy Hunter (2001), as competições eleitorais delimitadas pelos processos de redemocratização geraram incentivos para os políticos profissionais contestarem a atuação dos militares na esfera política governamental. Ao realizarem suas contestações, entende-se que os mesmos estariam ampliando o número de eleitores a seu favor com o propósito de serem reeleitos. Com isso, a ampliação da participação popular ancorada em políticas populistas de mobilização social deixou de ser condizente com a permanência dos militares na política brasileira – militares que por sua vez se preocupavam com a manutenção do *status quo* da corporação. Nas modernas democracias os políticos profissionais diminuíram a influência dos militares na medida em que cimentaram as suas bases de poder nas vitórias eleitorais com o apoio popular. E neste sentido, Hunter enfatizou que, após 1989, as sucessivas eleições presidenciais afastaram gradativamente os militares daquela função de poder moderador do sistema político brasileiro anterior ao regime militar, com este afastamento a longo prazo resultando em uma progressiva erosão da influência dos militares nos assuntos governamentais (HUNTER, 2001, p. 37-45).

³⁸ E neste sentido, a publicação da Estratégia Nacional de Defesa (END-2008) resultou deste processo de maior aproximação das esferas de poder civil e militar, tendo em vista que o documento foi redigido por civis e militares que trabalharam em conjunto.

³⁹ Para se ter um melhor panorama, os seis ministérios mantidos em 1985 no processo de transição deixaram de existir no decorrer dos anos de 1990. No governo Fernando Collor (1990-1992) o serviço de inteligência perdeu o *status* de ministério, com a criação de uma nova organização sob o comando de um civil. E, posteriormente, a decisão do Presidente Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) em 1998 em criar um Ministério da Defesa unificado ocupado por um civil, substituiu os três ministérios tradicionais – Ministério da Marinha, Ministério do Exército, e Ministério da Aeronáutica – extinguindo também o Estado Maior das Forças Armadas. Ver: HUNTER, Wendy. *Reason, culture, or structure? Assessing civil-military dynamics in Brazil*. In: PION-BERLIN, David (Edited). *Civil-military relations: new analytical perspectives*. Chapel Hill and London: The University of North Carolina Press, 2001, p. 37.

2. A profissionalização das Forças Armadas e as relações entre civis e militares

2.1. As relações entre civis e militares: política, poder e estratégia

O ambiente doméstico de um país e as incertezas de segurança em um contexto internacional mais amplo reforçam a importância da formulação de estratégias correspondentes aos acontecimentos conjunturais. Sendo assim, é importante destacar a interdependência da estratégia com os campos da política e do poder. Havendo uma conexão do processo político com o exercício de poder e, conseqüentemente, com a segurança nacional. A interdependência da política, do poder, e da estratégia se explica a partir da delimitação – e significado – destes três conceitos. Aqui, a *política* se refere ao comportamento destinado a alcançar influência sobre o pensamento e atividade de outros, sendo o *poder* a capacidade de se fazer e agir dentro de qualquer propósito, e a *estratégia* é a direção e uso feito dos meios – e caminhos – para se alcançar os fins políticos desejados. Portanto, a política é quem estabelece os objetivos que a estratégia deverá viabilizar em termos práticos. Em outras palavras, a política representa os fins, a estratégia a forma, e o poder os meios a serem empregados conforme as necessidades de determinada conjuntura. Com isso, a combinação do processo político com a estratégia tende a ampliar as margens para o exercício do poder, com a política conduzindo os objetivos e a estratégia selecionando os meios a serem executados conforme as finalidades estabelecidas (GRAY, 2016, p. 10s).

Neste sentido, produziu-se um debate sobre a redução da margem de ação das organizações militares a partir da maximização do poder civil no plano governamental, com o propósito de identificar quanto os civis dirigem a política de defesa e quais seriam os melhores mecanismos institucionais para garantir o controle efetivo sobre as Forças Armadas. Realidade que não eliminaria a existência de disputas entre diferentes setores civis em suas relações de poder. De todo modo, a ascensão da profissão militar acabou gerando transformações nas relações civis-militares, com o poder civil prevendo a maximização do profissionalismo militar para assim afasta-lo da esfera de poder decisório governamental – enfatizando desta forma o papel das Forças Armadas enquanto instrumento de poder do Estado, e não de determinados governos. Nas palavras de Huntington (2016) “(...) o controle civil diminui à medida que os militares se envolvem progressivamente em política institucional, classista e constitucional. [Afirmando que] a

essência do controle civil objetivo é o reconhecimento do profissionalismo militar autônomo”. E assim, a profissionalização dos militares faria com que estes voltassem suas preocupações para o estudo e execução da guerra, tornando-os politicamente neutros (HUNTINGTON, 2016, p. 103-107).

Dentro dos espaços de poder, é importante destacar o papel das lideranças políticas que, acompanhadas por analistas, procuram legitimar as ações governamentais nos planos doméstico e internacional. Na medida em que a esfera política procura gerar maior influência no plano – sobretudo – internacional, a estratégia militar avalia as consequências do emprego das Forças Armadas. É a partir dos propósitos de maior, ou menor, atuação e influência internacional que as autoridades políticas decidem de que forma será preparado o seu poder militar, avaliando as ameaças existentes e os riscos para a segurança do país. Contudo, enfatiza-se que neste processo os argumentos de indivíduos particulares podem representar interesses distintos entorno das relações de poder e estruturas de governo. E neste sentido, a adequada formatação das forças militares requer amplo debate e intensa discussão política, devido a existência de diferentes argumentos e propósitos. Em linhas gerais, entende-se que as conjunturas políticas explicam a funcionalidade da estratégia, com o planejamento e emprego do poder militar devendo ser delimitado de forma precisa – para não gerar desentendimentos e tensões. E neste caso, o detalhamento do processo político, a mobilidade do poder militar e a escolha estratégica devem atender circunstâncias singulares, características de diferentes situações (GRAY, 2016, p. 16-19).

Delimitada a estratégia, as autoridades militares devem manter-se prontas para a realização dos objetivos dos grupos civis de detém a autoridade legítima dentro do Estado. Do contrário, a desmilitarização das Forças Armadas e a minimização dos riscos de guerra acabam reduzindo as capacidades militares tornando o país mais vulnerável quando se tratando da sua Defesa – resultando no encorajamento de ações militares externas/inimigas. E assim, a existência de um Ministério da Defesa sob controle civil possibilita esta interação dos militares com o governo afastando os militares da arena política decisória. Contudo, é importante enfatizar que existem ambientes não formais em que é possível identificar a atuação dos militares na política, o que torna difícil mensurar o grau de influência dos militares nas agendas políticas de governo. No cenário político doméstico, o estabelecimento de vínculos especiais das associações de grupo de oficiais com comissões parlamentares, ou então, com indústrias específicas voltadas para as

demandas militares tendem a exercer influência sobre o governo. Como também, a aquisição de prestígio entre grupos de poder e a sociedade lhes confere certo nível de autoridade informal, capaz de potencializar a aceitação – pública – da presença de oficiais militares em posições de autoridade nos espaços civis de governo – aumentando assim o grau de influência dos militares nas agendas políticas interna e externa do país (HUNTINGTON, 2016, p. 108-112).

Portanto, a formulação das políticas e estratégias a serem implementadas não se trata de um processo simples, isso porque as relações de poder na esfera política tendem a revelar desentendimentos entre diferentes setores da sociedade. Considerando os fatores de disputa pelo poder – característicos do plano político – o estabelecimento das relações civis-militares torna-se elemento-chave para a articulação da estratégia política do país, o que inclui o estabelecimento de funções formais nas práticas burocráticas do aparelho de Estado. Apesar da existência de diferentes culturas e da distinção entre civis e militares – por gerarem dificuldades em algumas ocasiões em que há diferentes visões políticas e econômicas – a competência estratégica cabe tanto aos militares quanto aos políticos, exigindo assim um comportamento cooperativo dos mesmos. Isso porque a estratégia requer o exercício do julgamento governamental sobre as ações militares e seus efeitos políticos, e por outro lado, a atuação das autoridades militares que enfatiza a antecipação da ação em situações de risco e insegurança. E assim, cada país têm uma forma própria de estabelecer as suas relações civis-militares, com as autoridades políticas sendo revestidas de autoridade pela aprovação pública, e aos militares cabendo a responsabilidade de alertar o poder político para as ameaças e insegurança nacional (GRAY, 2016, p. 111-114).

É comum que o comportamento de civis e militares seja diferente, por conta de seus aspectos culturais, ou então, profissionais característicos das carreiras militar e política. Contudo, este fato não elimina as responsabilidades destas duas carreiras nas situações em que se exija a formulação de um pensamento político-estratégico diante de cenários de tensão e conflito – estando o poder militar subordinado ao poder político. Somando-se a esses elementos, entende-se que em situações de insegurança, ou falhas seguidas por perdas materiais e humanas, a população tende a direcionar a culpa em grande parte às instituições militares – e isso reforça a necessidade de subordinação dos militares ao poder político de Estado. Para que as responsabilidades não recaiam apenas sob os militares, as autoridades políticas geralmente fazem o uso de ações militares

baseadas em um julgamento político, prevendo os impactos socioeconômicos de um eventual conflito, como também as possibilidades de derrota do inimigo – restando aos militares aguardar as ordens vindas do poder político governamental (GRAY, 2016, p. p. 114-117). E neste sentido, é importante destacar que essas relações civis-militares podem variar conforme o modelo de governo e regime político, a partir de uma maior, ou menor, interação entre os setores burocráticos.

Dependendo do regime político e a atuação dos militares para além das suas funções voltadas para a guerra, entende-se que a distribuição de poder entre os grupos civis e militares pode variar. Havendo assim, a necessidade de se estabelecer certo equilíbrio entre a maximização do profissionalismo militar com a atuação do poder civil para as questões políticas de governo. Isso, sem desconsiderar a importância estratégica do poder militar para os assuntos de Estado, sobretudo, na esfera de atuação internacional. Em outras palavras, é importante destacar que o não incentivo do desenvolvimento das capacidades militares pode gerar riscos e resultados negativos como: o antimilitarismo entre o senso comum da sociedade, e também a militarização da política com a presença dos militares em funções não vinculadas às Forças Armadas. Entre os países da América Latina é possível perceber a presença dos militares na política, e que em alguns aspectos acaba comprometendo a profissionalização dos militares (HUNTINGTON, 2016, p. 117-121). Trata-se de um padrão predominante no relacionamento entre civis e militares, em que não houve uma completa importação dos modelos institucionais militares europeus, e sim a emulação daquilo que poderia ser adaptado nas Forças Armadas – a exemplo do que aconteceu no Brasil durante o século XX.

Em algumas situações há também a existência de interesses conflitantes entre civis e militares por questões de personalidade e responsabilidades contrastantes, com o fator humano intervindo diretamente nas formulações político-estratégicas. Estes fatores tornam necessária a criação de canais de diálogo institucionalizados, e que possibilitem especialmente um melhor direcionamento dos recursos e investimentos entre diferentes setores, incluindo a indústria de defesa. Em linhas gerais, as relações civis-militares persistem no plano doméstico, com a formulação político-estratégica acompanhando uma série de fatores envolvendo a acomodação de interesses entre os setores civis e militares. Em governos democraticamente eleitos prevalece a alocação de recursos para as políticas de bem-estar social e economia, com a finalidade de se obter vantagens eleitorais visando o voto dos contribuintes – e que em algumas circunstâncias gera descontentamento entre

os militares. Prevalendo, desta forma, o significado político das escolhas e decisões governamentais, estando a defesa nacional condicionada às demais políticas de Estado, e que demandam longo prazo – no planejamento e preparo das capacidades militares do país diante dos aspectos conjunturais internacionais e ameaças existentes (GRAY, 2016, p. 118ss).

Os aspectos conjunturais influenciam nas relações civil-militares, inclusive nos níveis de engajamento entre as instituições políticas e militares, com o fator econômico/comercial sendo enfatizado nas escolhas políticas. E que reforçam a necessidade de um diálogo equilibrado entre as esferas política e militar, para que assim não se corra o risco de comprometer as capacidades do poder militar – que depende de políticas contínuas para o seu aprimoramento (GRAY, 2016, p. 120). Além do mais, uma estratégia bem formulada possibilita a antecipação de ações políticas dentro daquilo que pode ser chamado de diplomacia de defesa, na adoção de estratégias militares dissuasórias – de presença, flexibilidade e mobilidade. E aqui, considera-se a possibilidade de as autoridades militares avaliarem e promoverem algum tipo de influência na formulação das políticas e estratégia a serem adotadas pelo país. No Brasil os militares procuram, geralmente, exercer essa influência através de uma maior interação dos Comandantes das Forças Armadas com o Presidente da República por intermédio do Ministro da Defesa, nomeado e de confiança do governo.

2.2. Emulação de modelos organizacionais: a profissão militar, o estudo da guerra e o estabelecimento de novas concepções político-estratégicas

O militar desempenha uma função técnica burocrática e, portanto, especializada, direcionada para a administração da violência e segurança do Estado. Com a profissão militar pressupondo a existência de interesses humanos em conflito, sendo o emprego da violência o meio necessário para a defesa destes interesses (HUNTINGTON, 2016, p. 83ss). Sem essa afirmativa é difícil de se compreender a mentalidade militar e o desempenho de sua função institucional subordinada aos objetivos políticos de um país. Aspectos funcionais que passam pela profissionalização das Forças Armadas enquanto grupo funcional especializado que estuda e faz a guerra, ou seja, aquele que analisa diferentes cenários e os níveis de aplicação da violência – se assim for necessário. Contudo, é importante enfatizar que a atividade militar não se fundamenta em habilidades

apenas técnicas – operacionais – direcionadas para a guerra. As habilidades intelectuais que integram o processo de formação contínua do corpo de oficiais preveem a administração da violência que não significa necessariamente o ato de violência em si. Os oficiais em processo de profissionalização vivenciam um processo de escolaridade formal iniciado nas escolas militares, que se estendem no decorrer de suas carreiras, e que tem seu desfecho nas escolas de altos estudos militares. Com esse processo de formação e aperfeiçoamento de oficiais enfatizando a profissionalização destes militares de forma que os capacite para compor os quadros burocráticos militares – do Ministério da Defesa – e organizações militares de altos estudos estratégicos – Escolas Superiores, e Estado-Maior de suas respectivas Armas.

Seguindo esta linha explicativa, o desenvolvimento de uma doutrina militar requer a avaliação de militares profissionais, capazes de interagir com as lideranças políticas governamentais. De forma que exista uma sintonia entre a agenda política internacional do país com as capacidades militares, e também tecnológicas, das Forças Armadas. Desta forma, as operações militares podem ocorrer em três diferentes categorias: a ofensiva, a defensiva, e a dissuasória que correspondem respectivamente às capacidades de desarmar, negar, e/ou impedir o inimigo de atuar por meio de presença. Algo que justifica a subordinação do pensamento militar à agenda de política externa do país, inserida em circunstâncias internacionais e capacidades militares específicas daqueles que poderiam ser potenciais adversários (POSEN, 1986, p. 13-16). De toda forma, se enfatiza a necessidade da avaliação das tecnologias disponíveis, que em casos de insuficiência tendem a ser revisadas e atualizadas através daquilo que se pode chamar de planos de inovação tecnológica.

Isso porque a aplicação da violência em seu mais elevado grau consiste na guerra, sem limitações do uso da violência, um ato configurado para submeter o outro à sua vontade – incapacitando o inimigo de qualquer resistência. Nas palavras de Clausewitz “A guerra é, pois, um ato de violência destinado a forçar o adversário a submeter-se à nossa vontade” (CLAUSEWITZ, 2014, p. 07), e aqui é possível perceber a ênfase dada ao uso da violência enquanto meio para se atingir determinado fim. Esse elemento é central para se compreender a função das Forças Armadas e o processo de profissionalização dos militares, que no decorrer de suas carreiras se aperfeiçoam naquilo que pode ser chamado de “arte da guerra”. Sem deixar de considerar o objetivo político da guerra, e a respectiva subordinação dos militares aos interesses políticos de seu país.

Com a importância do objetivo político determinando o grau dos esforços militares a serem empregados entre os Estados opostos – em conflito. De toda forma, o ato de guerra tende a ser equivalente ao objetivo político porque é o desígnio político que conduz a guerra. E assim, conforme Clausewitz, “a guerra não é somente um ato político, mas um verdadeiro instrumento político, uma continuação das relações políticas, uma realização destas por outros meios” (CLAUSEWITZ, 2014, p. 27). A partir desta avaliação é possível compreender o papel das Forças Armadas enquanto instrumento de poder do Estado, e sendo assim faz com que os militares direcionem suas atenções para o estudo da guerra. Sendo esta uma concepção válida para as três Armas – de mar, ar, e terra – cada uma dentro de seus propósitos característicos de cada força militar, em seus respectivos cenários de atuação.

Dentro deste conjunto de fatores é importante destacar a importância da burocracia especializada do Estado que, associada ao poder político governamental, define a agenda política e estratégica a ser adotada. Neste sentido, as burocracias estatais e as organizações militares são responsáveis pela formulação da doutrina militar a ser implementada em tempos paz e de guerra – considerando sempre a possibilidade de novas hipóteses de conflito (POSEN, 1986, p. 39-42). Com a influência de elementos geográficos e tecnológicos sendo incorporados tanto na formulação político-estratégica quanto na adoção de determinadas doutrinas militares. E assim, as formulações político-estratégicas – que compõe a grande estratégia – influenciam diretamente na fundamentação das doutrinas militares e, portanto, na delimitação das prioridades militares prescrevendo como as Forças Armadas deveriam ser estruturadas e empregadas. Com isso, é importante destacar que a doutrina militar se trata de um componente crítico da política de segurança nacional – inserida na agenda político-estratégica do país. A partir de uma determinada doutrina prioridades podem ser estabelecidas em resposta às ameaças existentes no contexto político internacional. O que torna necessária a avaliação dos limites – de ordem política, econômica e militar – em que o país se encontra, tendo em vista a delimitação dos meios mais apropriados para assim atender os fins políticos do Estado (POSEN, 1986, p. 07s).

No caso da Marinha – assim como nos demais ramos das Forças Armadas – existem estudos da guerra voltados, em sua maior parte, para os ambientes correspondentes a presença e atuação estratégica do poder naval brasileiro. Sobre a construção do pensamento naval brasileiro é possível identificar uma variedade de

cenários em discussão onde há a presença e atuação da Marinha. E é a partir desta variedade de cenários que os pensadores militares analisam as capacidades navais a serem desenvolvidas pela Marinha, conforme as definições políticas e estratégicas do país. Portanto, os elementos da agenda político-estratégica do país acabam delimitando qual será a margem de atuação da Marinha, especialmente quando se tratando da esfera política internacional. Com a definição das linhas de inserção internacional do país servindo de orientação para o desenho organizacional e emprego da Marinha em conjunto – se previsto – com as demais Forças Armadas. A ação externa do país implica diretamente na construção do pensamento militar e que, no caso do poder naval, acaba refletindo na estruturação da Marinha e aplicação de determinadas doutrinas – que por sua vez delimitam os meios e a forma destes serem empregados.

No decorrer do século XX e início do século XXI a Marinha brasileira vivenciou ciclos tecnológicos que resultaram inevitavelmente em transformações no seu formato e na forma de se fazer a guerra⁴⁰. Transformações estas que implicaram na emulação de diferentes modelos de Marinha, tendo como referência as Marinhas mais desenvolvidas conforme aconteciam as mudanças e avanços tecnológicos. O Brasil, no conjunto dos países periféricos, estimulou a emulação militar das potências centrais através de acordos especiais de assessoria, treinamento e transferência de armamentos. Emulação que não resultou necessariamente em cópias idênticas. Formando assim, um híbrido dos elementos do modelo naval emulado – e absorvido – pelas organizações militares brasileiras, combinados com as características de comum emprego da Marinha. E neste sentido, Svartman (2016) afirma que “a emulação de modelos consiste na deliberada imitação de aspectos do sistema militar de um país por parte do outro” e que, por conta disso, tendem a envolver a adoção de sistemas de armas, de equipamentos e de doutrina que ao serem absorvidas passam por adaptações situacionais (SVARTMAN, 2016, p.

⁴⁰ A profissionalização das Forças Armadas brasileiras remonta ao início do século XX, a partir da aproximação do Brasil com países europeus, a exemplo do Reino Unido, França e a Alemanha. E que gradativamente modernizou a estruturação das Forças Armadas brasileiras na medida em que modelos institucionais eram adotados – muito embora não gerassem os resultados esperados por conta de fatores limitadores de ordem fiscal em uma economia pouco competitiva, além dos conflitos políticos internos e resistências por parte de grupos militares. Em linhas gerais, o processo de modernização das instituições militares brasileiras resultou em transformações organizacionais, e que vieram a refletir na forma dos militares atuarem, inclusive, no cenário político brasileiro. Sobre a profissionalização das Forças Armadas latino-americanas durante a primeira metade do século XX ver: NUNN, Frederick. *Effects of European Military Training in Latin American: the origins and nature of professional militarism in Argentina, Brazil, Chile, and Peru, 1890-1940*. *Military Affairs*, Vol. 39. No. 1 (Fev., 1975).

261s). Somando-se a isso, na maioria das situações, estes acordos acabam gerando efeitos não militares de natureza política e diplomática entre os países envolvidos – e que resultam no estabelecimento de relações extramilitares para além dos acordos e convênios de cooperação (NUNN, 1975, p. 01-06).

A questão central nas relações entre as esferas política e militar consiste na habilidade de entregar aos militares os instrumentos necessários que atendam aos objetivos políticos do Estado, promovendo assim a real segurança do mesmo. Caso contrário, em que não exista a opção de incremento das capacidades militares torna-se provável o risco de os militares selecionarem os seus próprios meios – e que não atendam especificamente às necessidades políticas do país (POSEN, 1986, p. 25). Isso porque as organizações militares procuram perseguir determinados propósitos, que demandam coordenação, planejamento e supervisão, a serem concretizados a longo prazo. Em linhas gerais, os militares dependem da legitimação política para atingir seus planos de desenvolvimento tecnológico, ou então de novas aquisições, com o Estado devendo mobilizar recursos para esses projetos – atrelando desta forma os militares aos propósitos do poder político estatal (POSEN, 1986, p. 43ss). Se por um lado as formulações político-estratégicas tendem a ser determinadas por fatores do ambiente internacional – e, portanto, não podem ser controladas – por outro, os aspectos militares se mantêm sob o alcance e controle do Estado. Tornando assim o poder estatal e as organizações militares responsáveis pela aquisição e/ou desenvolvimento de novas tecnologias a serem empregadas na guerra conforme as características geopolíticas do país.

De toda forma, o fato é que os países industrialmente menos desenvolvidos optam pela organização das suas Forças Armadas através de uma maior aproximação com as potências militares, e o Brasil não é uma exceção entre os países que procuram estes acordos. Por outro lado, é importante destacar que as potências centrais – Reino Unido, França, Alemanha, e Estados Unidos – apostam nestas demandas como uma oportunidade para ampliar suas esferas de influência, garantindo escala de produção para as suas respectivas indústrias bélicas (SVARTMAN, 2016, p. 363). Sendo possível identificar alguns destes elementos na forma com que a Marinha construiu o seu pensamento naval no decorrer dos anos de 1967 a 2008, e que explicam o processo de desenvolvimento tecnológico de seu poder naval durante o período. Com isso, é possível afirmar que a Marinha procurou parcerias externas para avançar os seus projetos navais de maior relevância. Projetos estes que, apesar de apresentarem inovações tecnológicas, foram

inicialmente adaptados conforme as velhas doutrinas adotadas, e que somente depois foram, gradativamente, atualizadas conforme as novas capacidades navais.

3. A Marinha no pensamento militar brasileiro: formulação da estratégia naval e políticas de defesa

3.1. Aspectos autonomistas do pensamento militar brasileiro

No período de 1967 a 2008, a ideia de autonomia esteve presente no pensamento militar brasileiro com maior ou menor intensidade e, em determinados momentos, associada a outros setores da elite do país – as elites empresariais e, sobretudo, os diplomatas de maneira geral. Com efeito, a Marinha é um instrumento de poder, uma opção política facilitadora para determinadas situações que envolvam os interesses brasileiros e objetivos políticos do país. Sendo assim, entende-se que o conceito de *autonomia* serviu – durante o período analisado – de eixo central para o projeto de desenvolvimento brasileiro, e que no decorrer dos últimos cinquenta anos não sofreu muitas variações (HURRELL, 2013, p. 25s). Por conta disso, a tese abordou o conceito de *autonomia* de forma associada ao projeto de desenvolvimento nacional, inserido na política externa do Brasil, e que previa uma maior atuação do país. Considerando o fato de que o não desenvolvimento dos recursos de poder – entre eles o poder naval – pode interferir de forma negativa, gerando riscos à autonomia do país no plano internacional. Pensamento este que reforçou o papel da Marinha enquanto instrumento diplomático, dissuasório e de influência política. Alicerçado em dois pilares: (i) na necessidade de proteção territorial; e (ii) na garantia sobre o uso do mar. Com o objetivo de potencializar as relações de cooperação no entorno estratégico regional brasileiro, sem a interferência de atores extrarregionais – a exemplo dos Estados Unidos.

A autonomia burocrática dos militares, no processo de formulação de seu pensamento político-estratégico, fez com que as Forças Armadas não conseguissem estabelecer um contínuo diálogo com o Ministério das Relações Exteriores. Dito de outra forma, percebe-se um limitado diálogo entre militares e diplomatas devido ao próprio processo de criação de cada instituição e o papel que cada uma atribui a si sobre as questões nacionais. Assim, o processo de socialização de cada corpo burocrático confere à cada uma destas instituições uma visão particular sobre o cenário internacional.

Especialmente no meio militar, é comum que se proteste contra as barreiras criadas pelo MRE aos militares no debate de política externa. Conforme Érica Winand (2016), isso pode ser explicado pelo fato de que a diplomacia esteve mais envolvida com outras agendas – direcionadas ao comércio exterior, relações bilaterais, migrações e mudanças climáticas – dispensando assim a opinião militar ligada a uma lógica de imposição da vontade pela força ou pela guerra. Outro aspecto que se soma a isso, é o fato de que são poucos os diplomatas que se disponibilizam em conhecer com profundidade os temas de defesa – uma distorção do paradigma pacifista e jurídico de Rio Branco, que confere grande importância ao papel das Forças Armadas na política externa brasileira. O próprio fundador da diplomacia brasileira revelou-se um grande estrategista preocupado com a capacidade e com o poder militar de bases reais, como instrumento para se garantir os interesses do Brasil no cenário internacional. O Barão do Rio Branco esteve, do início ao fim, atento à modernização e compatibilização da Marinha brasileira com as situações particulares de embate político internacional, e que pudessem surgir com outros países – caso as negociações por vias pacífica e jurídica não funcionassem (WINAND, 2016, p. 203-212).

O distanciamento entre as duas burocracias – a militar e a diplomática – gerou descompassos sobre quais deveriam ser as estratégias ideais de inserção do Brasil no sistema internacional. No Brasil, este distanciamento entre burocracias faz com que diplomatas e militares não compartilhem da mesma visão de mundo em determinados períodos. Este é o caso do período correspondente aos anos de 1990. Se por um lado os militares continuavam com a ideia de que o aparelhamento militar seria o meio mais importante de lastro dos interesses nacionais no exterior, por outro, os diplomatas adaptaram as suas visões àquilo que eles chamavam de novas prioridades estratégicas para o Brasil – voltadas para um modelo de inserção através da abertura de mercados (WINAND, 2016, p. 216). Deste modo, a relativa despreocupação diplomática com a capacidade militar do Estado enquanto variável de poder, acentuou as preocupações dos militares brasileiros no que se refere ao aparelhamento e modernização das Forças Armadas.

Segundo Eliézer Rizzo de Oliveira (1994), a inserção dos militares no processo político brasileiro se fundamentou em dois aspectos interligados: (i) da autonomia institucional dos militares expressa na História; e (ii) das condições de desenvolvimento da profissão das Armas. Neste sentido, e de acordo com Eliézer Rizzo de Oliveira, os

militares exercem função pública, remunerada pelo Estado e que abriga a sua profissão armada. Por isso, a profissão militar depende do processo de centralização do poder militar no Estado, com os militares atuando enquanto funcionários da estrutura política estatal burocrática. Este último aspecto torna a profissão militar essencialmente política em termos de inserção internacional do país. Portanto, a profissionalização das Armas acaba sendo associada às relações externas do Estado, e seu vínculo corresponde substancialmente ao emprego da violência estatal nos processos internacionais não revolvidos por intermédio das vias diplomáticas (OLIVEIRA, 1994, p. 98-101). Na necessidade de responder às possíveis ameaças externas, os militares tendem a se preocupar com o desenvolvimento tecnológico bélico que lhes proporcionem os respectivos meios materiais para se fazer a guerra. Em outras palavras, os aspectos da natureza política da guerra são a principal justificativa da profissão militar – sendo a guerra um fenômeno social e político, explicado politicamente (OLIVEIRA, 1994, p. 102s).

Paralelamente às questões sobre defesa nacional e o estudo da guerra, no Brasil os militares preservaram um espaço político autônomo, que possibilitou a formação de uma unidade de ação voltada para as necessidades das Forças Armadas. Nada que possa ser considerado como um bloco monolítico com pensamento único, mas que de certa maneira possibilitou o protagonismo dos militares na construção de seu pensamento e formulação de uma visão estratégia própria. Essa autonomia pode ser identificada não somente durante o regime militar brasileiro (1964-1985), mas também, no processo de reabertura política e consolidação das instituições democráticas durante a década de 1990 e anos 2000. No contexto de transição do regime político, os militares atuaram no sentido de confirmarem seu papel político-institucional, algo que lhes proporcionou uma relativa capacidade em definir os interesses militares enquanto instituição (OLIVEIRA, 1994, p. 127ss). Neste sentido, entende-se que a capacidade de antecipação dos militares, relativa aos processos políticos, vincula-se ao caráter burocrático insular da instituição militar. Instituição militar que inegavelmente compõe parte da esfera decisória, na hipótese do emprego do instrumento militar e de poder do Estado, por meio de um círculo complexo de influência/pressão/decisão característico do próprio Estado (OLIVEIRA, 1994, p. 198s).

Com o fim da Guerra fria, paralelamente ao processo de redemocratização do regime político brasileiro, as relações entre o governo do presidente Collor e as Forças

Armadas foram ambíguas e expressaram uma crise de identidade entre os militares, especialmente, na razão de ser das Forças Armadas acerca da natureza de suas funções, missão e doutrina. Em outras palavras, a crise de identidade acabou refletindo nas perspectivas políticas e estratégicas da missão e do papel dos militares, seguida pela necessidade de revisão dos conceitos militares até então aplicados. Além disso, é importante ser destacada a atenção do Executivo e do Legislativo no que se refere aos recursos a serem destinados para o funcionamento das Forças Armadas e seus projetos, com o Congresso se mantendo à parte de importantes debates sobre a atuação das Forças Armadas: na estratégia de defesa nacional e no preparo do instrumento militar. Neste cenário de mudanças e transformações no Brasil, os custos militares foram reduzidos na tentativa de subordinar os militares ao poder civil. Com o presidente Collor escolhendo ministros militares em que os perfis profissionais não se identificassem com o regime militar, da mesma forma que não representassem também qualquer ruptura com a instituição militar (OLIVEIRA, 1994, p. 201-205).

O Ministro da Marinha Mario Cesar Flores sugeriu que o Congresso não apenas tivesse o direito de tratar da defesa nacional, mas sim o dever de discutir a estratégia e o preparo militares. Ficando evidente a preocupação do Almirante Flores com a garantia da alocação de recursos para a continuidade dos projetos de longo prazo da Marinha. Através de um programa de visitas às instalações nucleares de Iperó, a Marinha vinha expondo o seu programa à imprensa, às entidades científicas e às áreas políticas em busca de apoio para a continuidade de seu projeto referente ao submarino de propulsão nuclear. A não continuidade dos projetos era uma realidade temível, uma vez que Collor não apresentava definições claras sobre a estratégia e o preparo das Forças Armadas. Inclusive, esta atitude acabou comprometendo o estímulo e a preparação profissional da instituição militar na busca de credibilidade no plano das relações exteriores do Brasil (OLIVEIRA, 1994, p. 206-217).

Após o fim do regime militar a ideia de criação do Ministério da Defesa esteve em incubação, mas devido à resistência de grupos dentro das Forças Armadas – que temiam perder a sua autonomia de formulação e atuação – o Ministério da Defesa foi criado somente em 1999. Três anos antes, em 1996, foi publicado o primeiro documento declaratório de política de defesa nacional (DPDN), com a ideia de instituir um consenso sobre o planejamento da defesa, e também centralizar a administração da defesa do Brasil sob controle civil. A publicação do documento inseriu a proposta de uma nova abordagem

para a agenda de Defesa do país, atualizando o pensamento da defesa brasileira conforme o contexto internacional pós-Guerra Fria. A ideia inicial de criação do Ministério da Defesa apontou para a otimização do sistema de defesa nacional, com o objetivo de formalizar uma política de Defesa conforme as capacidades e interesses do Brasil – e que possibilitasse a integração das três Forças no plano estratégico nacional. Contudo, é importante destacar que a Política de Defesa Nacional de 1996 não conseguiu cumprir com os objetivos norteadores de revisão da defesa brasileira, e por conta disso foi reformulada e substituída em 2005 (WINAND, 2016, p. 232ss).

Durante o processo de redemocratização do país nos anos de 1990, as Forças Armadas continuaram atuando de forma autônoma na formulação das suas estratégias, devido à ausência de uma política de defesa nacional. As suas decisões eram tomadas com um grau elevado de autonomia institucional em todos os sistemas políticos, inclusive naqueles voltados para o controle dos militares. Isso garantiu que a Marinha colocasse em desenvolvimento alguns projetos de seu interesse – a mesma autonomia política possibilitou a busca dos recursos financeiros e materiais necessários para o andamento destes projetos. Mais precisamente sobre o projeto do submarino de propulsão nuclear, este começou a ser definido quando ainda era grande o envolvimento da Marinha com a repressão política durante o regime militar. Além de ser fundado em uma decisão autárquica, o projeto foi decidido e aprovado diretamente com o presidente João Figueiredo, após ter enfrentado forte oposição nos altos escalões militares. A partir deste governo é que o submarino de propulsão nuclear se tornou um programa oficial no contexto das atividades nucleares quase clandestinas que o aparelho militar desenvolvia – inclusive, em contraposição ao programa mantido com a cooperação da Alemanha ocidental. Já em 1991, a Comissão de Projetos Especiais da Marinha (COPESP) passou a se responsabilizar pela construção do submarino e desenvolvimento da propulsão nuclear (OLIVEIRA, 1994, p. 267ss).

Ademais, com relação à política externa brasileira, é importante lembrar que apesar de recomendado o diálogo entre militares e diplomatas para discutirem a política externa do Brasil, constitucionalmente, a responsabilidade pela sua definição cabe ao Poder Executivo. Assim, parece faltar ao Brasil um projeto de condução da sua política externa como um todo, nutrida pela ausência de um controle efetivo das burocracias militar e diplomática. Por conta disso, as Forças Armadas – afastadas dos debates produzidos pelo Itamaraty – dominaram o campo da formulação das políticas nacionais

de defesa. Havendo neste sentido determinado insulamento por parte da burocracia militar, reduzida em sua própria instituição e ao seu grupo estratégico e tático, com a ausência de uma autoridade política/civil entre os militares. Tratando das questões de Defesa, os militares mantiveram-se enquanto formuladores e executores de sua referida pasta, ocupando os vazios – políticos e burocráticos – deixados pelo poder público do Estado. Neste sentido, em 1996, foi criada a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional da Câmara dos Deputados (CREDN) – para diminuir esses vazios ocupados pelos militares – com o objetivo de ampliar as bases de diálogo com o Itamaraty e intermediar o diálogo entre este e as Forças Armadas (WINAND, 2016, p. 226-229).

Em 1999, a criação do Ministério da Defesa não reduziu a autonomia insular burocrática dos militares, no campo político e estratégico, sem o real estabelecimento do controle civil sobre as Forças Armadas. Apesar do fim dos ministérios militares, manteve-se o protagonismo dos militares na formulação das políticas de defesa do país. Deste modo, percebe-se uma considerável presença e atuação das Forças Armadas em todos os órgãos e gabinetes da estrutura de defesa nacional em funções: (i) de assessoria do presidente e em sua participação no Conselho da República e no Conselho de Defesa Nacional; e (ii) de assessoria parlamentar nas comissões de Defesa Nacional do Congresso – com o orçamento da defesa brasileira sendo realizado nas unidades militares. Confirmando assim, a atuação dos militares cumprindo o papel de atores estratégicos e táticos da Defesa do país, em detrimento de outros agentes políticos não militares (WINAND, 2016, p. 233s).

A autonomia burocrática das Forças Armadas na formulação do pensamento militar estratégico brasileiro acontece, em partes, devido ao relativo afastamento da sociedade sobre os assuntos de defesa, e que tende a refletir nos canais de representação no Congresso Nacional. No meio político prevalece a delegação dos assuntos de defesa para os militares e a atribuição a eles de uma infinidade de missões subsidiárias, em paralelo a falta de abertura na estrutura decisória decorrente do insulamento burocrático e/ou autonomia militar, e que revelam a debilidade da direção civil democrática nos assuntos de defesa. Desta forma, conforme Érica Winand (2016), uma minoria de deputados e senadores tende a apresentar interesse em compor as comissões parlamentares dedicadas à política de defesa e à política externa do Brasil. Realidade que explica o baixo perfil político na elaboração das reais necessidades das Forças Armadas e sua instrumentalização na agenda de política externa brasileira. E que faz com que o

debate de ideias, para a formulação de um pensamento militar estratégico, se reduza apenas aos espaços de atuação restrita dos militares – espaços estes burocráticos, administrativos, e de ensino nas escolas de formação do oficialato brasileiro. De acordo com estes elementos apontados, compreende-se que os militares continuam direcionando as políticas de defesa nacional, na qual o controle por parte da sociedade civil não se estabeleceu com, e através, da criação do Ministério da Defesa (WINAND, 2016, p. 247s).

3.2. As bases para a estruturação de um poder regional: a Marinha enquanto instrumento de poder político, diplomático e dissuasório

As bases para a estruturação de um poder regional exigem a criação de meios que possibilitem a garantia de tal poder e, no caso do Brasil, compreende-se que a condução de sua política externa com esta finalidade, sobretudo nos anos de 1970/1980, esteve acompanhada da ideia de desenvolvimento tecnológico. Historicamente, a dependência tecnológica brasileira é identificada nos anos que inauguraram o século XX, em um contexto de desenvolvimento industrial acelerado por parte dos países do hemisfério Norte. Esta acelerada industrialização do hemisfério Norte, desde o início do século XX, refletiu diretamente no setor militar brasileiro, de modo que este setor não conseguiu acompanhar os níveis de desenvolvimento alcançados, especialmente, nos países europeus Ocidentais. Fato é que a tecnologia é elemento fundamental – que reunindo a produção de armamentos e equipamentos, configura novos modelos de treinamento – para a manifestação de autonomia e poder, inclusive naval, de um determinado país (MARTINS FILHO, 2010, p. 14-17). E, mais precisamente sobre as Marinhas, as plataformas de combate naval são intensivas em tecnologia, seja na construção de um submarino com propulsão nuclear, ou então, na construção de um navio-aeródromo. Em linhas gerais, entende-se que as capacidades industriais constituem desafio que poucas potências logram vencer (MOREIRA, 2016, p. 29). Neste sentido, nos últimos cinquenta anos, o Brasil procurou reduzir a sua dependência externa envolvendo uma série de tecnologias de emprego militar, não querendo ser apenas um comprador de armas, posicionando-se assim de modo favorável ao estabelecimento de parcerias com outros países para o desenvolvimento destas tecnologias.

O Brasil, especialmente a partir dos anos de 1970, procurou anunciar novas intenções voltadas para a consolidação do protagonismo brasileiro na região. Protagonismo este apoiado no desenvolvimento industrial, para a produção de armamentos e de equipamentos de emprego militar, com o propósito de melhor atender as demandas reivindicadas por parte das Forças Armadas. Conforme Amit Gupta, o Brasil, na medida que foi se afastando da esfera de poder norte-americana, necessitou da criação de novas capacidades militares para a consolidação de seu poder regional. Assim, a formação de uma estrutura regional de poder se estabeleceria com o objetivo de propor a reconfiguração do sistema internacional – não de forma contestatória, mas sim almejando um melhor tratamento direcionado às potências regionais. Gupta destacou neste sentido que as intenções das potências regionais dependiam da modernização de suas Forças Armadas e da implementação de novas doutrinas militares, afastadas das agendas de segurança das potências militares (GUPTA, 1997).

Portanto, a criação de uma estrutura regional de poder atenderia aos interesses brasileiros referentes a sua atuação de forma mais independente. Com o Brasil aumentando sua margem de autonomia nas decisões internacionais a partir do estabelecimento, e consolidação, das suas bases de poder regional. Aqui, o conceito de *autonomia* é empregado em oposição ao conceito de dependência, que por sua vez, é caracterizado pela criação de vínculos de profunda subordinação de um país ao exterior, e deste modo compreende-se que as relações de dependência tendem a influenciar na própria orientação do comportamento político do país. Neste sentido, utilizou-se o conceito de autonomia que, segundo Helio Jaguaribe (1979), é a capacidade de um país impor penalidades aos possíveis agressores, penalidades estas apoiadas através de medidas envolvendo a condução de sua política interna e também capacidade de atuação internacional relativamente independente. No caso brasileiro, o autor reforça que foi possível estabelecer um tipo de autonomia regional na América do Sul, sem necessariamente o Brasil depender da permissibilidade internacional (JAGUARIBE, 1979, p. 93ss).

De maneira geral, percebe-se que o Brasil sempre esteve interessado na reconfiguração das relações entre o centro e a periferia do sistema internacional, ao

defender uma maior contenção dos privilégios dos países centrais⁴¹ – privilégios estes baseados no enquadramento de um sistema assimétrico de poder (JAGUARIBE, 1979, p. 93ss). Considerando o fato de as estruturas de poder internacional interferirem – direta ou indiretamente – nas potencialidades do Brasil e sua atuação externa no conjunto dos países emergentes, previu-se o exercício de poder do país dentro destas estruturas estabelecidas. Desta forma, entende-se que a atuação política externa brasileira foi ampliada por meio da formulação de um pensamento militar autonomista, identificado com os interesses nacionais, sob a ênfase de criação de uma estrutura de poder regional na esfera política. E, com relação à relativa independência tecnológica, esta deveria ser alcançada por meio da consolidação da indústria de defesa brasileira. Em linhas gerais, estes elementos podem ser melhor percebidos nos debates militares entre os anos de 1974 a 1985, bem como no decorrer da presidência de Luiz Inácio Lula da Silva entre os anos de 2003 a 2010 (HURREL, 2013, p. 25-33).

Paralelamente ao desenvolvimento das capacidades de atuação estatal no plano internacional, o uso do mar é considerado uma fonte de poder, e que estende a presença de um país para além das suas fronteiras terrestres. Sendo assim, entende-se que a habilidade das Marinhas em exercer seu poder é o reflexo dos interesses de seu país, com a organização e emprego do poder naval atendendo as propostas políticas governamentais. Por conta disso, o emprego de uma força naval pode variar nas suas funções e planejamento – seu formato, tamanho e desenvolvimento – conforme os diferentes interesses estabelecidos (SPELLER, 2014, p. 01-08). A própria criação e manutenção do poder naval exige intensa organização de recursos financeiros e humanos – habilidades profissionais e aquisição de experiência que não são adquiridas facilmente. E os seus investimentos demandam tempo podendo ser percebidos a longo prazo, já que o poder naval de um Estado consiste na sua capacidade de adquirir/desenvolver plataformas tecnológicas de grande valor agregado. Algo que exige a permanência de um corpo político interessado em garantir o desenvolvimento dos importantes projetos de modernização dos meios navais – que demandam tempo e investimentos contínuos (SPELLER, 2014, p. 08).

⁴¹ Por países centrais do sistema internacional, entende-se os Estados Unidos e os países da Europa Ocidental. Esta centralidade baseia-se no elevado nível de desenvolvimento econômico e militar destes países e também na, conseqüente, capacidade destes de influenciar, direta e/ou indiretamente, nos assuntos econômicos e militares dos demais países que compõem o sistema internacional.

Portanto, os investimentos nas capacidades navais podem ampliar a margem de atuação do Estado, tendo em vista que uma Marinha bem desenvolvida tende a potencializar as relações políticas com outros Estados – servindo de instrumento na balança de poder entre nações. Com isso, afirma-se que o formato de uma Marinha possibilita a identificação dos interesses de um país que pode optar por: (i) limitar-se, atuando somente em áreas litorâneas, e este é o caso das pequenas Marinhas; ou então (ii) voltar-se para os cenários mais complexos de presença regional e/ou global (TILL, 2009, p. 01-13). Seguindo esta linha de pensamento, Geoffrey Till (2009) destaca a dificuldade de se definir o conceito de poder marítimo – sendo o poder naval um dos elementos do poder marítimo – não podendo este ser definido em somente uma palavra. Segundo o autor, a concepção de poder marítimo contribui para o debate sobre a importância do uso do mar e seus benefícios, havendo uma forte aproximação com a necessidade de desenvolvimento de capacidades que possibilitem a presença marítima dos países. Portanto, o poder naval – dentro da proposta de poder marítimo – de cada país pode ser relativizado em sua eficácia estratégica dependendo das capacidades de quem está do outro lado, enquanto inimigo. Com o poder marítimo podendo ainda contribuir com atividades não militares, a exemplo do comércio marítimo, da pesca, da extração dos recursos energéticos e minerais, e o desenvolvimento da própria indústria naval (TILL, 2009, p. 20-38).

E neste sentido, o conceito de poder naval é utilizado de forma associada ao desenvolvimento das capacidades militares e tecnológicas da Marinha brasileira. O elemento tecnológico esteve presente na agenda de desenvolvimento da Marinha desde os anos de 1970-80, englobando não somente a compra, mas também a construção de navios e submarinos no país. É importante destacar que essas mudanças no pensamento da Marinha romperam com a ideia de dependência exclusiva dos Estados Unidos – característica das primeiras décadas da Guerra Fria – voltando-se, a partir de então, para a formação de novos quadros técnicos e profissionais, capazes de garantir a produção e manutenção das plataformas brasileiras. Isso porque é uma realidade o fato de as Marinhas serem altamente influenciadas pelas mudanças tecnológicas. Tanto a guerra no mar quanto as atividades marítimas dependem de diferentes plataformas, lembrando que não é possível se ter o controle do mar da mesma forma que se controla os ambientes terrestres. Além disso, o mar tem importância econômica – pesca, petróleo, gás natural, minérios – e estratégica, sendo necessária a negação destes recursos ao inimigo. Os

oceanos permitem também o comércio, o acesso aos recursos referidos, e o transporte e manutenção dos meios militares em situações de projeção de poder – em distantes regiões. Fatores que reforçam a afirmação de que os recursos do mar precisam de proteção, com os mesmos não estando totalmente sob controle da esfera política (LE MIÈRE, 2014, p. 06-28).

Inseridas neste conjunto de fatores, as Marinhas com menores capacidades tendem a atuar de forma mais restrita ao patrulhamento litorâneo, desenvolvendo forças navais “menos agressivas” – com o formato dessas forças gerando determinadas atribuições defensivas. Alguns navios operam mais próximos à costa, outros têm maior autonomia e capacidade de abastecimento – comida, água, combustível, comunicação. Os altos custos em investimentos acentuam as limitações operacionais das Marinhas com menores orçamentos, o que torna quase que impossível a completa ocupação e/ou negação do uso do mar (SPELLER, 2014, p. 15-33). O fato é que a tecnologia militar delimita fatores particulares, um problema que consiste nas contínuas mudanças e dificuldades de adaptação das novas tecnologias com as tecnologias em uso – isso porque o ritmo das mudanças tecnológicas entre os países não é uniforme. E no caso da Marinha, suas plataformas tecnológicas são estruturas duráveis que exigem *expertise* – recursos humanos capazes de atender as necessidades e deficiências do poder naval – geralmente não disponibilizada pelas potências centrais, que por sua vez já possuem essas novas tecnologias (COHEN, 2002, p. 235- 251).

Segundo Sam Tangredi (2002), o desenvolvimento do poder naval é uma aspiração das potências emergentes, e que se tornou uma característica comum desde os anos finais da Guerra Fria, por conta da reconfiguração do sistema mundial – delimitado pela atuação regionalizada de países-chave em suas respectivas áreas de influência (TANGREDI, 2002, p. 113-133). No caso brasileiro, pode-se perceber que a Marinha esteve preocupada com a sua modernização no início da década de 1970, em um momento em que a União Soviética aumentava suas capacidades navais. Algo que indica que o Brasil esteve mais preocupado com o seu afastamento da esfera de dependência e influência dos Estados Unidos, do que interessado em operar de forma complementar à Marinha norte-americana. Conforme anteriormente destacado, uma Marinha bem desenvolvida pode contribuir para a política externa de seu país, servindo de suporte para a atividade diplomática. E aqui, política e estratégia tornam-se elementos diplomáticos, com as manobras navais podendo proporcionar certa credibilidade ao país que deseje

atuar de forma mais autônoma em sua região. Sendo importante enfatizar que estas ações navais não devem – ao menos em tempos de paz – gerar maiores preocupações por parte dos países vizinhos, e isso justifica o papel – político e estratégico – dos exercícios navais e ações conjuntas entre as Marinhas que operam em áreas próximas (SPELLER, 2014, p. 75-78).

Entende-se que o poder de um Estado consiste nas formas deste mostrar-se capaz de agir diante dos demais Estados. E, portanto, uma forte Marinha reforça esta capacidade impositiva em relação aos outros países. Reconhecimento que depende de sua autonomia no setor produtivo tecnológico, com o país devendo desenvolver os seus próprios meios militares, o que inclui a manutenção destes e a capacidade de operabilidade dos mesmos. Capacidades estas que variam conforme determinados cenários e diferentes ambientes, sejam eles voltados para a uma atuação mais defensiva, ou então, ofensiva com projeção de poder para outras regiões. Com isso, flexibilidade e capacidades – de inovação, de prontidão, e de operar em áreas distantes – tornam-se fatores determinantes no perfil de uma Marinha, e que conseqüentemente revelam, nas muitas vezes, os interesses político-estratégicos de seu respectivo país (TILL, 2009, p. 114-121). E neste sentido, para suprir determinadas limitações, algumas Marinhas frequentemente realizam operações conjuntas com outras Marinhas, de forma com que consigam suprir algumas de suas deficiências e/ou limitações. A Marinha brasileira, neste caso, manteve a sua diplomacia naval voltada para as operações de cooperação, agindo de modo não ofensivo com os países da região. Essa atuação ocorreu, especialmente, através de exercícios e de treinamento com as Marinhas da região e dos Estados Unidos – a exemplo da UNITAS e os seus exercícios navais realizados todos os anos, desde seu surgimento em 1959, envolvendo os países do continente americano.

Considerando os aspectos acima mencionados, o processo de modernização da Marinha do Brasil procurou atender uma linha de pensamento que previa uma maior presença naval brasileira no Atlântico Sul. De modo geral, se tratava de um pensamento estratégico que percebia na ampliação do território marítimo brasileiro⁴² a importância de se obter modernas plataformas navais condizentes com as necessidades de proteção daqueles novos territórios marítimos. Neste sentido, a Guerra das Falklands/Malvinas

⁴² Sobre a ampliação do mar territorial brasileiro entre os anos de 1970-1982, ver: CARVALHO, Gustavo de Lemos Campos. *O mar territorial brasileiro de 200 milhas: estratégia e soberania, 1970-1982*. Revista Brasileira de Política Internacional, 42 (1). Jun. 1999, p. 110-126.

(1982) não mudou substancialmente o pensamento naval brasileiro, e sim reforçou algo se pensava anteriormente na Marinha brasileira em termos estratégicos. Assim, na medida em que os espaços de construção do pensamento naval brasileiro demonstravam a importância de um maior nível de autonomia para a Marinha, as produções ideacionais nestes espaços intensificaram os debates em relação ao desenvolvimento militar doméstico. Diante dos desdobramentos da Guerra das Falklands/Malvinas, o conflito fortaleceu as pretensões da Marinha do Brasil em se tornar uma Marinha de águas azuis composta por modernas plataformas navais. Pensamento este que incluía a capacitação da Marinha com o propósito de construir seus próprios meios navais, e também de fabricar os modernos sistemas de armas que configurariam suas plataformas navais (SVARTMAN; PIVATTO JR., 2021).

Em linhas gerais, entre os anos de 1967 a 2008, as preocupações de desenvolvimento das capacidades industriais e operacionais da Marinha do Brasil se aproximaram da definição de *diplomacia naval persuasiva* de Ian Speller (2014): uma diplomacia de busca de prestígio e reconhecimento, de presença naval e de capacidades tecnológicas autônomas. Conforme o autor, a diplomacia naval persuasiva foi adotada – e continua sendo – entre os países em desenvolvimento como uma forma de provar seu estágio de inserção internacional. Contudo, é importante destacar que há a necessidade de distinção entre as capacidades e a intensão de agir das forças navais, quando empregadas de forma diplomática. Isso porque nem sempre o discurso diplomático vem ao encontro das reais capacidades militares de atuação, com uma mensagem política podendo sofrer limitações quando apoiada em uma força naval insuficiente, e sem capacidades militares de resposta (SPELLER, 2014, p. 12-18). Preocupações estas que estiveram presentes no pensamento naval brasileiro, constantemente avaliadas pelas autoridades da Marinha que se mantiveram favoráveis a estruturação de um poder naval voltado para a atuação brasileira na região – correspondente ao Atlântico Sul e América do Sul.

4. A teoria construtivista: contribuições para a análise da construção do pensamento naval brasileiro

4.1. Elementos estruturais da teoria construtivista: a institucionalização das ideias

No campo teórico-conceitual a autopreservação (*self-help* de Kenneth Waltz) é considerada o princípio de ação na esfera da política internacional – com o Estado, de acordo com a concepção neorrealista, devendo assegurar sua sobrevivência diante dos cenários de hostilidade e ameaças externas. Nos Estados Unidos o recorte de análise neorrealista até o final dos anos de 1980 se apresentou entre as principais correntes teóricas nos estudos de relações internacionais. Teoria esta alicerçada na ideia de proteção dos valores centrais de Estado, sendo eles: a sobrevivência estatal, a independência nacional, a integridade territorial, e o bem-estar econômico. No realismo a segurança é prioridade do Estado – considerando seu papel central nas decisões que estão além das suas fronteiras – contra possíveis ameaças externas. Contudo, o resultado desta perspectiva não poderia ser diferente, senão a criação de um circuito vicioso da segurança e do poder – determinado pelo aumento das capacidades de cada Estado, interpretadas como ofensivas.

Por outro lado, a teoria construtivista – utilizada para a análise da construção do pensamento naval brasileiro – tem interesse nas questões voltadas para o campo das ideias, com o fator ideacional influenciando na construção de interesses e identidades entre os atores políticos. Agentes e estruturas compõem uma interação que opera em diferentes níveis de abstração, e que acabam refletindo em determinados tipos de comportamento e efeitos políticos de forma intersubjetiva (FINNEMORE; SIKKINK, 2001, p. 391-398). Entende-se que o campo político nas muitas vezes é redefinido pelo poder das ideias, que são aplicadas na formulação de agendas de política externa e segurança nacional. Com isso, afirma-se que as ideias coletivas são intersubjetivas, imbuída de símbolos, discursos e instituições que produzem em sua essência visões dominantes (LEGRO, 2000, p. 419-423). Inclusive, a duração de uma ideia depende da sua institucionalização, isso porque as mudanças ideacionais requerem a consolidação de uma nova estrutura capaz de reproduzi-la. Ideias coletivas interagem com os acontecimentos, gerando assim expectativas quando se referindo aos fenômenos políticos (LEGRO, 2000, p. 424-430). E aqui, a política internacional passa a ser determinada menos por uma estrutura objetiva de relações de força material do que por uma estrutura

cognitiva composta por ideias, normas e instituições compartilhadas intersubjetivamente pelos atores (FINNEMORE, 2001, p. 391-416).

Sendo assim, é preciso entender o relacionamento, e conseqüentemente o comportamento, dos atores em seus respectivos contextos estruturais – inseridos tanto na esfera institucional/governamental quanto na esfera da política internacional (WENDT, 1987, p. 338s). Para a análise do pensamento naval brasileiro, entende-se que o relacionamento entre os militares explica as características das suas instituições, e que o compartilhamento das ideias – seja no âmbito político, ou então, militar – reforça o perfil daqueles indivíduos que compõe essas organizações militares. Conforme Alexander Wendt (1987) esse processo de interação aproxima os agentes das estruturas político-sociais, algo que reforça a dependência entre os indivíduos atuantes em um mesmo ambiente – e, portanto, são as estruturas institucionais que permitem a existência dos Estados e a ação dos mesmos. Com isso, afirma-se que as ações interdependentes estabelecidas entre agente e estrutura, possibilitam a compreensão do comportamento coletivo dos indivíduos (WENDT, 1987, p. 346-361) – comportamento este baseado em interesses e visões comuns.

É importante enfatizar que os aspectos culturais do campo político constituem diferentes atores, sejam eles Estados, organizações, ou então, indivíduos. O fato é que as normas culturais produzem as organizações, e seus respectivos elementos comportamentais de análise possibilitam uma melhor aproximação da teoria construtivista com a ciência política – especialmente quando se referindo à formação das estruturas sociais, e de suas respectivas normas e culturas. Algo que inclui a análise das mudanças e dos processos históricos, não reduzindo a pesquisa à uma análise baseada em princípios teóricos generalizantes. Inserindo assim o estudo das instituições na análise das burocracias e organizações estatais, instituições estas revestidas de poder e responsabilidades voltadas para a tomada de decisão. E que por conta disso, inclui o aparelho de defesa do Estado, desde a figura do Ministro da Defesa e os Comandantes de cada uma das Forças Armadas até o desenvolvimento e/ou compra de armamentos – envolvendo, geralmente, a afirmação de parcerias estratégicas com fornecedores de materiais de emprego militar. Em linhas gerais, os militares possuem uma cultura comportamental própria e que se inclina para a legitimação de seu papel dentro das instituições estatais vinculadas à segurança e soberania nacional – e aqui, os processos

cognitivos contribuem para o estabelecimento de uma cultura predominante seguida por comportamentos compartilhados (FINNEMORE, 1996a, p. 326-338).

O mundo político é construído socialmente e inclui estruturas políticas – domésticas e internacionais – que fazem com que os atores se envolvam e compartilhem identidades/interesses em comum. E neste sentido, a teoria construtivista possibilita o estudo da guerra e da paz, como também das tomadas de decisão política. Os aspectos estruturalistas desta teoria reforçam a ideia de que as interações estatais compõem uma importante parcela dos espaços de formalização de entendimentos, expectativas e conhecimentos conjuntos – delimitando assim uma visão ideal entre os indivíduos envolvidos. O fato destas estruturas políticas existirem – através de um processo contínuo de ideias e representações compartilhadas – faz com que as mudanças destas mesmas estruturas institucionais dependam da criação de expectativas a serem alcançadas entre os próprios atores inseridos (WENDT, 1995, p. 71-80). Sendo assim, a formulação de uma agenda político-estratégica depende diretamente de um processo de interação, produção e de reprodução de espaços estruturados a partir de ideias compartilhadas – o que torna este processo em algo complexo, não limitado apenas à capacidade decisória das autoridades políticas e militares.

E neste sentido, as mudanças nas políticas de defesa podem ocorrer quando os atores, por suas práticas, mudam as regras e as normas constitutivas em sua interação. A intersubjetividade é um elemento importante de ser destacado, para se compreender as variações no campo das ideias, vinculadas naquilo que se pode chamar de sistema de representações. As ideias coletivas são subjetivas e distintas, incorporam símbolos, discursos e instituições. E os indivíduos interagem sob influência destas ideias coletivas, geralmente produzidas e manipuladas por setores da elite (LEGRO, 2000, p. 255-266) – com os militares compondo um destes setores. Segundo Jeffrey W. Legro (2000) os discursos são carregados de simbologia, sendo capazes de dirigir uma nação através de ideias dominantes e persuasivas. O aprofundamento dos debates sobre defesa pode ser identificado em vários espaços não vinculados diretamente às burocracias formais do Estado, a exemplo: (i) dos espaços midiáticos que contam com altos recursos tecnológicos nas comunicações; e (ii) do maior envolvimento acadêmico com o desenvolvimento de pesquisas mais dinâmicas e críticas, se comparadas com as formulações estratégicas governamentais (BUZAN; HANSEN, 2009, p. 188).

A distribuição de conhecimento é um fenômeno mais amplo que a simples distribuição de interesses, que inclui componentes ideacionais voltados para o estabelecimento de convicções. Nas palavras de Alexander Wendt (2003) “sem ideias não há interesses, sem interesses não há condições materiais significativas, sem condições materiais não há realidade de forma alguma”. A cultura existente nas instituições – e organizações em geral – estabelece todo um pensamento comum construído a partir de determinado senso predominante, senão comum, entre os atores. Atores estes que passam a compartilhar preferências estratégicas, e que preferem definir as situações antes mesmo de decidirem quais ações tomarem. Contudo, é importante destacar que as decisões não significam uma perfeita socialização entre os agentes, e sim significam a existência de convicções compartilhadas. Isso porque os indivíduos tendem a ser motivados partindo de seus propósitos pessoais, podendo mudar de comportamento, ou não, conforme o ambiente em que se encontram inseridos (WENDT, 2003, p. 140-188).

As questões de defesa não se limitam apenas aos assuntos de domínio único do Estado, ainda que os construtivistas convencionais tenham o Estado como objeto de análise. E neste sentido, uma das preocupações centrais refere-se à aproximação da formulação dos discursos de identidade das burocracias especializadas – que no caso desta tese aborda a Marinha, suas organizações militares e instituições de ensino – com a própria capacidade destas instituições de conseguirem influenciar na formulação das agendas políticas do Estado. Isso, em uma perspectiva de aumento do número de atores responsáveis pelos assuntos de defesa – não mais reduzidos à capacidade de atuação técnica estatal. Devendo ser avaliadas aqui, as múltiplas situações que podem influenciar nas agendas políticas, a partir de condicionantes políticos, tanto nacionais quanto internacionais (BUZAN; HANSEN, 2009, p. 192-198).

Os interesses são constituídos por ideias, e a constituição do poder advém destes interesses compartilhados através de instituições capazes de difundi-los. Do contrário, sem a institucionalização das ideias é impossível a identificação dos objetivos a serem implementados. E assim, entende-se que o processo de institucionalização das ideias reflete em ações e delimitações associadas a uma cultura baseada em convicções construídas estruturalmente (WENDT, 2003, p. 104-122). Convicções que acabam refletindo na atuação do Estado e na garantia das capacidades para a sua segurança – sem desconsiderar os elementos econômicos e militares existentes. E que no plano político internacional possibilitam a identificação do desequilíbrio entre o Ocidente – potências

centrais – e as demais regiões do mundo. Isso, por conta de a maioria dos países ocidentais se beneficiarem das normas institucionalizadas no sistema internacional para garantir uma maior margem de atuação visando, se necessária, a adoção de medidas militares para a sua segurança – geralmente, com o consentimento por parte dos demais países não ocidentais (BUZAN, 2007, p. 177). Tratam-se, portanto, de ideias disseminadas e que uma vez estruturadas servem de referência para a definição dos interesses de comum acordo entre os países.

Destaque para a constituição de identidades entre os Estados, e a capacidade destas de se sobreporem às estruturas materiais – que fixam os discursos de segurança institucionalizados, a exemplo das medidas de prevenção de conflitos e a cooperação global. Por sua vez, a definição de normas e a criação de uma identidade conjunta dependem dos níveis de compatibilidade – de valores fundamentais – entre as elites políticas dos países envolvidos. Entre esses recursos de compatibilidade é possível destacar: o sentimento de simpatia mútua, de *we feeling*, de confiança compartilhada entre os povos em questão, e as chances de prever o comportamento do outro e de se comportar em função dessa previsão. Trata-se de uma perspectiva que amplia os estudos sobre defesa para além do paradigma neorrealista, devido ao fato deste paradigma enfatizar apenas a entidade política unificada, identificada na figura do Estado – e a capacidade desta entidade política de assegurar a proteção de seus membros ao nível da anarquia internacional. De toda forma, o aumento dos fluxos de comunicação de toda natureza entre as sociedades representou um crescimento nas interações sociais. Algo que reforçou o sentido de identidade coletiva, fazendo emergir um sentimento de comunidade, sinônimo de valores compartilhados e interesses em comum. E neste sentido, as instituições vinculadas à Marinha do Brasil nos seus quadros burocráticos/corporativos e de ensino/formação – em sintonia com os objetivos políticos do país – ocasionam a disponibilidade dos espaços para a construção do pensamento naval brasileiro.

4.2. O intercâmbio de ideias do Estado-Maior da Armada com a Escola de Guerra Naval: os espaços formais de formulação da estratégia naval brasileira

O Estado-Maior da Armada (EMA) é a organização militar de Direção-Geral que formula o pensamento naval brasileiro através da realização de estudos estratégicos. E, portanto, trata-se de um espaço burocrático que rotineiramente atualiza uma grande

quantidade de documentos, entre estes documentos o próprio Plano Estratégico da Marinha.⁴³ Neste sentido, o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2007-2015), Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto afirma que “A própria visão do Comandante da Marinha, ou do Ministério da Defesa ou do Governo, podem criar situações onde o Estado-Maior da Armada é chamado a fazer análises estratégicas”.⁴⁴ Após a realização destes estudos, antes da publicação dos mesmos, a documentação é organizada e enviada ao Comandante da Marinha. Dependendo da agenda, antes de sua aprovação, o Comandante avalia se há a necessidade de os assuntos abordados serem submetidos ao Almirantado, para assim aprovar, ou não, a proposta em debate. Neste caso, é necessário fazer uma breve distinção das atribuições entre estes dois órgãos de assessoramento da Marinha, o EMA e o Almirantado, que compõem a sua estrutura organizacional. Em linhas gerais, o Estado-Maior da Armada (EMA) é um Órgão de Direção-Geral que tem o propósito de assessorar o Comandante da Marinha na direção do Comando da Marinha e no desempenho de suas atribuições no Conselho Militar de Defesa e no Conselho de Defesa Nacional – antes da criação do Ministério da Defesa, o EMA assessorava diretamente o Ministro da Marinha. Por sua vez, o Almirantado é um

⁴³ É importante observar que a lista de atribuições do Estado-Maior da Armada inclui uma série de outras responsabilidades para além das formulações político-estratégicas da Marinha. “Para a consecução de seu propósito, cabem ao EMA as seguintes tarefas: (i) coordenar e controlar as atividades que lhe forem atribuídas pelo Comandante da Marinha; (ii) formular a doutrina, a política e o planejamento estratégico da Marinha; (iii) exercer a coordenação e o controle das atividades dos Órgãos de Direção Setorial (ODS); (iv) formular e acompanhar a execução do Programa de Reparelhamento da Marinha (PRM); (v) controlar e coordenar a Política Marítima Nacional (PMN); supervisionar as atividades inerentes ao Plano Plurianual (PPA) do Governo Federal, na MB; (vi) exercer a direção-geral do Sistema do Plano Diretor (SPD); (vii) supervisionar o Sistema de Planejamento de Pessoal (SPP); (viii) planejar a logística naval e supervisionar sua execução; (ix) planejar a mobilização marítima; (x) exercer a direção do Sistema de Ciência e Tecnologia da Marinha (SCTM); (xi) coordenar e controlar a participação da Marinha em grupos de trabalhos no âmbito do Ministério da Defesa e interministeriais ou de interesse governamental; (xii) coordenar com o Ministério de Defesa, e com os outros Comandos de Força, a participação de efetivos da Marinha nas representações das Forças Armadas no País e no exterior; (xiii) coordenar a Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional (CCA-IMO); (xiv) representar a Marinha nas atividades do Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO); e (xv) assessorar o Comandante da Marinha no tocante às atribuições da Autoridade Marítima. (...) [E] em situação de mobilização, conflito, Estado de Defesa, Estado de Sítio, Intervenção Federal e em regimes especiais, cabem ao EMA as seguintes tarefas: (i) promover a implementação do previsto nas normas e diretrizes concernentes a mobilização marítima; (ii) exercer as atribuições que lhe competem na Estrutura Naval de Guerra; (iii) manter o exame corrente da situação estratégica; e (iv) cumprir outras tarefas que o exame da situação exigir, conforme determinado pelo Comandante da Marinha.” Ver a relação das autoridades da Marinha em <https://www.marinha.mil.br/relacao-de-autoridades-1>. Último acesso em 26 de janeiro de 2023.

⁴⁴ Entrevista realizada com o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2007-2015), Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto. Rio de Janeiro, 16 de julho de 2019.

Órgão de Assessoramento Superior e que serve de Conselho, composto por Almirantes-de-Esquadra que se reúnem periodicamente, realizam palestras e geralmente são consultados pela autoridade maior da Marinha, atualmente o Comandante da Marinha, em determinadas circunstâncias.⁴⁵

De forma pontual, o ex-Ministro da Marinha (1990-1992), Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores, enfatizou que os problemas reais da Marinha normalmente são estudados pela Subchefia de Estratégia – que na sua visão é a mais importante das subchefias do Estado-Maior da Armada. Antes dos estudos estratégicos serem encaminhados para a autoridade maior da Marinha – o Ministro ou o Comandante da Marinha dependendo do período – os mesmos são encaminhados ao Chefe do Estado-Maior da Armada, que por sua vez avalia a relevância destes estudos estratégicos a ponto de inseri-los na estratégia naval brasileira.⁴⁶ Na realização destes estudos, a aproximação do Estado-Maior da Armada com a Escola de Guerra Naval é vista como algo normal, e até mesmo complementar. Principalmente, nas ocasiões em que o EMA considere importante a abordagem de determinado tema, transmitindo para a EGN a necessidade da realização de alguns estudos pontuais. E também, por vezes, a própria EGN encontra temas que considera conveniente para o EMA ter conhecimento, havendo desta forma um intercâmbio de ideias entre o Estado-Maior da Armada com a Escola de Guerra Naval.⁴⁷

Por conta disso, é importante enfatizar que a Escola de Guerra Naval é subordinada ao Estado-Maior da Armada. E neste sentido, há a preocupação por parte das autoridades da Marinha em estabelecer uma aproximação dos debates produzidos nos cursos da EGN com os estudos estratégicos organizados pelo EMA – em determinadas ocasiões o EMA também participa dos trabalhos e estudos realizados na EGN. Inclusive, geralmente no final de cada ano, o EMA, junto ao Almirantado, estabelece os temas a serem estudados nos cursos da Escola de Guerra Naval – com esta estrutura de formulação do pensamento naval brasileiro repetindo-se no decorrer do período abordado de 1967 a 2008. E, com a criação do Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM)⁴⁸ em 1984,

⁴⁵ Ver a estrutura organizacional da Marinha em <https://www.marinha.mil.br/estrutura-organizacional>. Último acesso em 26 de janeiro de 2023.

⁴⁶ Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1990-1992), Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores. Rio de Janeiro, 15 de julho de 2019.

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ Com relação ao Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM), nas palavras de Alves de Almeida (2019) “(...) é o curso de mais alto nível que o Capitão-de-Mar-e-Guerra faz e as faixas de atendimento do curso variavam, podem ser de início de posto ou poderiam ser no final do posto, isso variava conforme a

os alunos ingressantes passaram a ser divididos em equipes para pesquisar os temas definidos pelo EMA, com o consentimento do Almirantado e aprovação da autoridade maior da Marinha – na figura do Ministro da Marinha ou do Comandante da Marinha após a criação do Ministério da Defesa. Do modo geral, se tratavam de estudos que posteriormente poderiam ser inseridos nas avaliações conjunturais realizadas pelo Estado-Maior da Armada. E desta forma, conforme o Almirante Moura Neto, o EMA mantém um relacionamento muito íntimo com a EGN, afirmando que é preciso que seja assim para que não saiam de dentro da EGN estudos estratégicos que contrariem a linha de pensamento da Marinha.⁴⁹

O Almirante Moura Neto lembrou ainda que na maioria das vezes as decisões estratégicas são formuladas por iniciativa do Estado-Maior da Armada, e em outras vezes, por parte de órgãos de dentro da Marinha. E assim, é comum que o próprio Comandante da Marinha opte por alguma atitude – ou agenda – tendo como referência os estudos acadêmicos realizados na Escola de Guerra Naval. Nas palavras do Almirante Moura Neto “ (...) o Estado-Maior da Armada é o mais elevado órgão de estudos da Marinha, acima dele há somente a decisão do Comandante da Marinha que, normalmente, não conduz os estudos, ele aprova ou não aqueles que são feitos no EMA”.⁵⁰ Existindo situações em que o Comandante da Marinha concorda com o estudo de determinado tema por parte do Estado-Maior da Armada, desde que dentro dos seus critérios individuais e prioridades estabelecidas.

Dentro desta mesma linha de pensamento, outra importante autoridade da Marinha, o ex-Ministro (1995-1998) Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira observou que a subordinação da Escola de Guerra Naval ao Estado-Maior da Armada é delimitada, também, por um constante monitoramento do EMA sobre os estudos realizados na EGN. Acompanhamento este que acontece com maior ou menor intensidade, dependendo do contexto, e que procura uma interação direta do EMA com o pessoal que está cursando na Escola de Guerra Naval. Com isso, o Almirante Mauro Cesar

determinação da Marinha na ocasião. Cursando o C-PEM ele se candidatava a ser selecionado para a promoção de oficial general.” Entrevista realizada com o ex-Chefe da Divisão de Política e Planejamento Estratégico do EMA (2000-2003), Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Eduardo Alves de Almeida. Rio de Janeiro, 13 de junho de 2019.

⁴⁹ Entrevista realizada com o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2007-2015), Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto. Rio de Janeiro, 16 de julho de 2019.

⁵⁰ Ibidem.

entende que a EGN necessita ter seus estudos atualizados, enfatizando o fato de que a EGN “(...) não pode ser desvirtuada no sentido apenas de escola preocupada com a formação dos alunos”. Afirmando assim, que há a necessidade de mostrar aos alunos que eles fazem parte da formulação do pensamento estratégico da Marinha, e cita a estruturação e reestruturação do curso C-PEM com esta finalidade.⁵¹

O Curso de Política e Estratégia Marítima (C-PEM) da Escola de Guerra Naval surgiu com as reformas curriculares da instituição no final dos anos de 1970 e anos de 1980. Anteriormente, nos anos de 1960, os Capitães-de-Mar-e-Guerra – de nível Coronel – frequentavam o Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). E assim como o C-PEM permite, o C-SGN permitia que os oficiais se candidatassem ao posto de Almirante. Embora existam outros cursos oferecidos pela Escola de Guerra Naval com outras finalidades, o C-PEM – anterior C-SGN – é o curso com maior impacto na construção do pensamento naval brasileiro. Por se tratar de um curso de elevado nível, suas monografias produzidas resultam em pesquisas de interesse do Estado-Maior da Armada, e é comum que após concluído o curso os alunos de destaque sejam realocados para diferentes espaços dentro do EMA – divisões e subchefias.⁵² Algo que reforça, ainda mais, o intercâmbio de ideias da Escola de Guerra Naval com o Estado-Maior da Armada – lembrando que os assuntos a serem pesquisados pelos alunos do C-PEM são previamente selecionados pelo EMA junto com o Almirantado.

O fato de o processo de formação e aperfeiçoamento dos oficiais-superiores da Marinha acontecer dentro da Escola de Guerra Naval, e sua aproximação com o Estado-Maior da Armada, faz com que exista uma interação entre os diferentes espaços de construção do pensamento naval brasileiro. E aqui, os requisitos para se tornar um oficial-superior e/ou oficial-general reforçam o papel da Escola de Guerra Naval, dada a necessidade de seus candidatos serem aprovados e frequentarem os cursos oferecidos pela instituição. Por conta disso, as ideias circulantes dentro da Escola de Guerra Naval se tornam referenciais – inicialmente – para os alunos que almejam uma carreira militar de destaque, incluindo neste caso os cargos decisórios de maior autoridade dentro da Marinha. Portanto, para além dos estudos estratégicos, o processo de ensino e de

⁵¹ Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1995-1998), Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira. Rio de Janeiro, 20 de junho de 2019.

⁵² Entrevista realizada com o ex-Chefe da Divisão de Política e Planejamento Estratégico do Estado-Maior da Armada (2000-2003), Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Eduardo Alves de Almeida. Rio de Janeiro, 13 de junho de 2019.

formação superior da EGN reforça a produção intelectual entre os oficiais da Marinha, especialmente entre aqueles identificados com a publicação de novos estudos na forma de artigos em periódicos especializados e livros – com algumas destas publicações tornando-se referenciais nos estudos sobre o pensamento naval brasileiro.⁵³

4.3. O debate de novas ideias: espaços não burocráticos e de menor controle hierárquico

Conforme Stephen Walt (1998) o construtivismo salienta o impacto das ideias, não tomando o Estado como algo dado e que procura simplesmente sobreviver em um sistema anárquico. Enfatiza-se os interesses e as identidades enquanto produtos maleáveis de processos históricos específicos, e que reforçam a importância do campo das produções ideacionais no processo de formulação das políticas estatais. E neste sentido, o construtivismo não nega o papel do Estado, sob ênfase da importância e necessidade das suas estruturas normativas e materiais. Em seu debate, a teoria construtivista insere a funcionalidade das identidades na constituição dos interesses e ações dos atores. Isso porque entende-se que a constituição mútua dos agentes e das estruturas não é necessariamente determinada pelos fatores materiais, e sim por elementos simbólicos.

De modo geral, a análise das ideias contribui para a compreensão dos processos decisórios, devido ao fato destas exercerem influência nas agendas políticas institucionais. A partir do estabelecimento de objetivos comuns, as ideias propagadas buscam legitimar os interesses daqueles que as produzem. Com isso, afirma-se que a análise destas ideias possibilita um melhor esclarecimento a respeito dos princípios e concepções adotadas – de forma padronizada – nas relações entre os indivíduos. Como também, torna possível compreender os parâmetros comportamentais dos indivíduos dentro do coletivo ao qual pertencem. O fato é que as ideias direcionam a ação humana de forma subjetiva, e o impacto das convicções compartilhadas – por um grupo de pessoas – tende a potencializar ainda mais a ação dos envolvidos. No campo das relações de poder, este processo gera impactos nos objetivos políticos a serem alcançados, influenciando nas

⁵³ Entre os autores militares de maior influência na construção do pensamento naval brasileiro, destaque para os trabalhos – diversos artigos em diferentes periódicos e, sobretudo, livros referenciais – publicados pelo Almirante-de-Esquadra Armando Ferreira Amorim Vidigal e pelo Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores.

estratégias a serem incorporadas pelas instituições. E assim, entende-se que as ideias definem o universo das possibilidades de ação, agindo sobre os modos de se pensar e de se construir concepções políticas e estratégicas (GOLDSTEIN; KEOHANE, 1993, p. 03-08).

A existência de uma rede de compartilhamento de conhecimento – formada por um conjunto de instituições – e a, conseqüente, produção de novas ideias proporcionam mudanças de pensamento nas esferas da política, da estratégia e da doutrina. Isso, desde que essas novas ideias gestadas sejam difundidas e, posteriormente, absorvidas nos espaços burocráticos do Estado. Neste sentido, aponta-se para a importância de dois mecanismos institucionais: as incubadoras, e as redes de *advocacy*. Com as incubadoras sendo subunidades estabelecidas fora da hierarquia militar, e que fornecem um espaço seguro para os oficiais atuarem em outros ambientes não vinculados – ao menos diretamente – à burocracia estatal. Quanto às redes de *advocacy* estas servem de caminhos por onde as novas ideias circulam, de forma mais ampla dentro dos espaços militares – conectando os diferentes setores burocráticos através da disseminação das novas ideias produzidas, principalmente, entre os oficiais e as autoridades militares (JENSEN, 2016, p. 142). E por conta disso, considera-se que a análise das produções ideacionais destes mecanismos institucionais permite entender como ocorrem as mudanças de pensamento dentro das organizações militares e na criação de novas agendas de Defesa.

De modo geral, observa-se que Benjamin M. Jensen (2006) utilizou as incubadoras e a constituição de grupos para a promoção de determinadas ideias com o objetivo de analisar alguns dos aspectos doutrinários do Exército dos Estados Unidos, e neste caso o autor não pretendia universalizar estes mecanismos institucionais como se estivesse apresentando uma teoria. Contudo, é possível perceber a influência destes espaços ideacionais separados das burocracias formais quando se tratando das mudanças de doutrina e de pensamento militar em outras Forças Armadas. E, portanto, entende-se que o modelo de análise de Jensen pode ser utilizado para a análise da construção do pensamento naval brasileiro, dada a existência destes mecanismos institucionais envolvendo a Marinha brasileira. Na Marinha as produções ideacionais acontecem em diferentes espaços, incentivados por parte de oficiais militares que se comprometem com a difusão e o compartilhamento de ideias. Palestras proferidas em instituições de ensino, a exemplo da Escola de Guerra Naval, atendem este propósito. Ademais, a própria publicação de artigos nas revistas militares e também a publicação de livros possibilitam

um melhor aprofundamento dos debates em relação aos planos estratégicos e programas navais da Marinha.

E assim, os estudos realizados nestes espaços de produção ideacional tendem a acrescentar elementos novos em suas abordagens agindo de forma indutiva na construção do pensamento militar. Além disso, também contribuem com a profissionalização das Forças Armadas: no emprego de novas doutrinas e análise de novas teorias militares, e que no longo prazo resultam em mudanças político-estratégicas. Em outras palavras, percebe-se que o processo de construção do pensamento militar, de forma reflexiva, colabora com a definição de conceitos até então desconhecidos, sejam eles de finalidade defensiva, dissuasória ou até mesmo ofensiva. Conforme Jensen, se por um lado as incubadoras de ideias provocam a geração de novos conhecimentos pautados na análise e identificação dos problemas e das limitações operacionais, por outro, as redes de *advocacy* disseminam estas mesmas ideias tornando-as de comum conhecimento entre as autoridades militares (JENSEN, 2016, p. 143ss).

As estruturas políticas institucionais são constituídas por ideias – revestidas de interesses de indivíduos vinculados, ou não, ao Estado – e seus discursos reproduzidos geram impactos no comportamento dos países, inclusive na formulação das agendas de Defesa dos mesmos (WENDT, 2000, p. 165-180). O comportamento internacional de um país – guiado pelos seus interesses nacionais – condiz, geralmente, com os parâmetros ideacionais compartilhados com os demais países do sistema internacional. Especificamente no setor da Defesa, existem exigências, normas e valores que são moldados por identidades e interesses comuns. Em linhas gerais, entende-se que os interesses nacionais são constituídos por ideias e crenças internacionalmente compartilhadas, e que refletem na estruturação do sistema político internacional (FINNEMORE, 1996b, p. 03). As ideias normativas, e conseqüentemente a delimitação de princípios, especifica os critérios de ação possibilitando a distinção do que é certo ou errado – princípios estes fundamentados em visões compartilhadas, não necessariamente de forma completamente unanime, e sim de forma consensual.

Desta forma, afirma-se que quanto maior for a quantidade de redes de *advocacy* conectadas maior será a possibilidade de as ideias apresentadas serem inseridas no processo de construção do pensamento militar e, conseqüentemente, na formulação das políticas e estratégia militar. Destaque para a importância dos periódicos militares que promovem a circulação de ideias, se tornando uma espécie de arena para a socialização

de um pensamento compartilhado. Com a circulação – e fornecimento – de ideias também acontecendo através de conferências, e aqui é possível identificar uma conexão entre diferentes atores da burocracia – no nível do oficialato subalterno chegando até aos oficiais superiores, e oficiais gerais. Tornando-se, inclusive, uma forma de fazer com que as autoridades militares aumentem os incentivos sobre a produção de conhecimento voltado para a profissionalização das Forças Armadas. Isso, com o direcionamento de recursos para a realização de estudos nas incubadoras de ideias: em Jogos de Guerra, simulações de conjuntura internacional, ou então, na formação de grupos de estudos especializados sobre a guerra (JENSEN, 2016, p. 145-150). Trata-se de uma alternativa visando uma maior atuação intelectual dos jovens oficiais, e que pode aumentar os níveis de interação dos estudos produzidos pelos militares com os pesquisadores acadêmicos civis. Sendo relevante a combinação, e compartilhamento, das novas ideias produzidas nas instituições de pesquisa/ensino com a expertise e experiência das autoridades militares – tornando assim mais dinâmica a construção do pensamento naval, no caso da Marinha.

Somando-se a isso, no ambiente militar a formulação das políticas revela os efeitos causais das ideias, que iniciadas em um estágio abstrato e subjetivo refletem na criação de normas práticas. Existe uma conexão causal entre as ideias apresentadas com as escolhas políticas e estratégicas, havendo neste processo o risco de ideias específicas revelarem os interesses envolvidos. Destaque para os *advocates*, que são aqueles que difundem as suas reproduções ideacionais aproximando suas propostas com o campo da análise política. Acontece que os indivíduos precisam se apoiar em alternativas político-estratégicas para então determinar suas preferências e objetivos. Algo que facilita, inclusive, a coesão entre diferentes grupos, uma vez que as escolhas de uma determinada política tendem a criar e/ou reforçar as estruturas organizacionais. E neste sentido, a apresentação de alternativas baseadas em ideias – nos cenários de incerteza – contribui para o direcionamento das ações voltadas para determinadas propostas. Em outras palavras, as ideias atendem propósitos e conduzem comportamentos sob condições de incertezas, capturando a atenção de uma ampla variedade de atores, além de servir para qualificar aspectos específicos em situações em que há a necessidade da solução de problemas (GOLDSTEIN; KEOHANE, 1993, p. 11-17).

As mudanças organizacionais militares e suas implicações nas políticas de Defesa são delimitadas por complexos processos, que não podem ser compreendidos se

analisados somente através das burocracias formais. A gestação de novas ideias depende da criação de redes de conhecimento e mecanismos institucionais que não se limitam aos espaços decisórios do Estado. No caso dos militares, esses espaços de produções ideacionais tornam-se importantes nas formulações estratégicas e na definição das políticas de Defesa. A partir destas considerações, entende-se que os espaços informais de construção de pensamento funcionam como incubadoras afastadas das dependências hierárquicas militares. E que funcionam como mecanismos institucionais que incentivam os processos de reformulação das estratégias militares, impactando diretamente na forma de se pensar e fazer a guerra. Associadas a essas incubadoras, as redes de *advocacy* possibilitam a circulação das novas ideias formuladas fazendo com que estas novas ideias possam ser pulverizadas nos demais ambientes do aparelho militar. Influenciando assim na geração de novas percepções e mudanças no interior das instituições militares – inicialmente nas instituições militares de formações do oficialato, e posteriormente na criação de novas agendas político-estratégicas. Reimaginar a forma de se fazer a guerra no contexto político internacional em que se encontra inserido, possibilita a criação de novos conceitos a partir de novos problemas identificados – ou limitações encontradas – nas Forças Armadas (JENSEN, 2016, p. 142ss).

As redes de *advocacy* são responsáveis por disseminar – gradativamente – as novas ideias entre as lideranças e autoridades militares. Trata-se de um mecanismo que aproxima diferentes grupos, criando uma espécie de canal para a troca de informações. Com a pulverização das produções ideacionais resultando em processos de legitimação, e que tendem a servir de justificativa para as mudanças no interior do aparelho militar. E neste sentido, os jornais e as revistas publicadas nas instituições militares cumprem com o papel de ampliar a circulação destas novas ideias entre as autoridades militares – dentro e fora das burocracias. A circulação dos periódicos reforça o debate sobre as reais necessidades militares, servindo assim de importante espaço para a socialização das linhas de pensamento complementares, e também as divergentes. A partir de uma maior difusão dos debates, entende-se que é possível identificar os processos de distensão das ideias em oposição. Algo que contribui e aprofunda a análise sobre as representações ideacionais, resultantes dos debates entorno das mudanças de percepção política e estratégica da Marinha. Além disso, estas redes podem conectar não apenas os militares, e sim outros setores da sociedade interessados em participar dos debates a respeito das necessidades militares do país e suas políticas de defesa – entre estes setores, é importante

destacar a participação dos pesquisadores acadêmicos e demais organizações sem fins lucrativos.

A institucionalização das ideias em debate depende de mecanismos de propagação, que proporcionem o impacto das mesmas nos setores burocráticos e espaços decisórios – seja na criação de determinada agenda política, ou então, na formulação de uma nova doutrina militar. As ideias mais relevantes tendem a ser promovidas, e acabam ampliando a capacidade de influência daqueles que promovem as linhas de pensamento predominante. E assim, entende-se que a definição dos objetivos é que delimita os critérios – e as bases – para o direcionamento das ideias, com as estratégias sendo adotadas conforme as finalidades pré-estabelecidas no plano ideacional (GOLDSTEIN; KEOHANE, 1993, p. 18-21). No caso Marinha brasileira, a instituição proporcionou a existência de uma elite militar capaz de compartilhar uma identidade, com características e interesses próprios. Identidade que, apesar de não representar um grupo com pensamento homogêneo, aproxima diferentes propostas estratégicas através da institucionalização das mesmas. Portanto, é comum que algumas das ideias identificadas nos debates sejam incorporadas no processo de formulação da estratégia naval brasileira. Acontece que no decorrer dos anos, as produções ideacionais tendem a ser reavaliadas, e posteriormente aplicadas, conforme o estabelecimento de novas concepções político-estratégicas – com os conceitos militares em uso, e doutrinas até então empregadas passando por reorientações de cunho estratégico-operacional.

Nos anos finais da Guerra Fria, por exemplo, o desenvolvimento de novas tecnologias gerou incertezas nas Forças Armadas brasileiras sobre as novas formas de se fazer guerra no século XXI – com os novos sistemas integrados e automatizados de grande precisão de fogo, e a capacidade de identificação do inimigo. Realidade que reforçou a necessidade de criação de diferentes espaços para o debate e construção do pensamento militar brasileiro. O fato é que as transformações tecnológicas – antes da virada do século – exerceram influência sobre os militares, que a partir de então tiveram que repensar e desenvolver novas doutrinas. Com isso, as capacidades operacionais passaram a depender ainda mais da inovação e adaptação dos meios de se fazer a guerra. E, através das incubadoras e redes de *advocacy* foram mantidos os debates estratégicos, garantindo assim a vitalidade intelectual nos meios militares. Do contrário, a rotina burocrática formal simplificaria as incertezas da guerra e suas dinâmicas, e a não produção de novos conhecimentos reduziriam as inovações e adaptações tecnológicas. A

troca informal de ideias, a criação de redes de *advocacy* e a circulação de diferentes visões possibilita a ampliação dos debates sobre as prioridades estratégicas nas Forças Armadas. Com estas, não mais limitadas à hierarquia da burocracia militar, ampliando a possibilidade de autocrítica sobre as suas decisões e prioridades. E neste sentido, entende-se como incubadora de ideias as instituições de ensino e de formação dos oficiais das Forças Armadas, que disponibilizam de espaços para a construção do pensamento militar brasileiro – a exemplo da Escola de Guerra Naval, que exerce importante papel na construção do pensamento naval brasileiro.

Desta forma, percebe-se que existe uma complementaridade da formulação da estratégia naval por parte do Estado-Maior da Armada, com a circulação das ideias publicadas em revistas e nos livros de autoria dos oficiais da Marinha – engajados com a produção destas ideias. Na medida em que os comandantes militares aprovam a estratégia naval brasileira, as produções ideacionais publicadas nas revistas e livros contribuem para o aumento dos debates, formando espaços discursivos e comunidades epistêmicas. Entre estes espaços, destaque para o Clube Naval e as escolas de altos estudos militares onde é formada a maior parte do oficialato da Marinha do Brasil: a Escola de Guerra Naval (EGN) e a Escola Superior de Guerra (ESG) – esta última oferece cursos para os oficiais dos três ramos das Forças Armadas. Com as novas gerações de oficiais da Marinha – em processo de formação e/ou aperfeiçoamento – não se limitando apenas ao estudo e aplicação de doutrinas, e sim compondo os espaços de produção intelectual voltados para a inserção político-estratégica do Brasil no cenário internacional.

A dinâmica dos acontecimentos no cenário político-estratégico tende a influenciar e provoca, conseqüentemente, mudanças de pensamento entre os militares. Por conta disso, os assuntos – não confidenciais – da Marinha podem ser debatidos abertamente entre os jovens oficiais em palestras e encontros acadêmicos, algo que aprofunda ainda mais as produções ideacionais publicadas nos livros e em artigos de periódicos especializados. Afastada das relações hierárquicas, a apresentação de novos argumentos e ideias podem ser rejeitadas considerando a existência de diferentes opiniões. E neste sentido, os debates contribuem e reforçam as necessidades de mudança e/ou adaptação nas esferas da política e estratégica, ou então, do emprego de novas doutrinas – com estas mudanças podendo sofrer algum tipo de resistência, especialmente, por parte da oficialidade mais antiga. Havendo assim, a sobreposição de diferentes linhas de pensamento, que tendem a refletir no estabelecimento de diferentes prioridades dentro de

um mesmo ramo das Forças Armadas. Com a adoção de uma determinada estratégia naval – e respectivamente o emprego de diferentes meios – dependendo da convicção pessoal da autoridade militar em exercício, o Ministro e/ou o Comandante da Marinha.

Capítulo II. Concepções teóricas do pensamento naval brasileiro: por uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas

Pensadores clássicos são aqueles que tornam as suas ideias permanentes e que, apesar de procurarem elaborar respostas para os problemas de sua época, acabam estabelecendo conceitos fundamentais para a formulação de novas concepções ideacionais para além de seu tempo. Todavia, é claro que nem todas as ideias são aplicáveis em diferentes contextos históricos, ideais estas que tendem a sofrer limitações por conta das diferentes realidades, sejam elas de natureza política, ou então, envolvendo fatores tecnológicos. No campo da estratégia naval acontece, neste sentido, um processo de reinterpretação destas ideias, a serem aplicadas conforme as necessidades de diferentes conjunturas político-estratégicas. Entende-se que a reflexão sobre as produções ideacionais de diferentes contextos históricos se manteve presente na construção do pensamento naval das modernas Marinhas. E assim, de modo geral, as concepções teóricas adotadas por pensadores de diferentes períodos foram adaptadas pelas Marinhas contemporâneas, de forma que viabilize a aplicação de conceitos navais anteriores à determinada inovação tecnológica. Em outras palavras, sabe-se que as Marinhas dependem de uma contínua atualização tecnológica inerente ao desenvolvimento de seu poder naval, e que por conta disso os debates teóricos envolvendo a aplicação de tal poder naval tendem a sofrer constante influência destas transformações tecnológicas.

De modo geral, na Marinha brasileira não existiu um pensamento naval homogêneo entre os anos de 1967 a 2008, não apenas por se tratar de um período relativamente longo, e sim devido a existência de diferentes visões estratégicas dentro da própria força. Prova disso foram os projetos e as aquisições da Marinha que em determinados momentos priorizaram uma Marinha de superfície e em outros uma Marinha com maior capacidade dissuasória voltada para o emprego de submarinos. Neste sentido, as linhas de pensamento predominantes de determinado contexto serviram de parâmetro para a elaboração de novas concepções estratégicas, baseadas no propósito de inserir o poder naval na agenda dos interesses políticos do país. Do contrário, a inexistência de um pensamento político-estratégico com esta característica tornaria difícil a delimitação do papel da Marinha tanto em tempos de paz quanto na guerra. E, portanto, a partir da construção destas linhas de pensamento é que se estabeleceram os referenciais para a formulação da estratégia da Marinha que, conseqüentemente, informava a

aquisição dos meios navais e a forma de emprego dos mesmos. Tratava-se de um processo de construção ideacional que visava a fundamentação das linhas de pensamento predominantes, de modo que avançassem na esfera das ideias e se materializassem por meio da aquisição e/ou desenvolvimento dos meios navais a serem empregados pela Marinha.

Neste sentido, entende-se que é importante compreender as concepções teóricas presentes no pensamento naval brasileiro. Isso, a partir da identificação de quais teóricos navais exerceram algum tipo de influência na forma de se pensar qual tipo de Marinha atenderia as necessidades de segurança e defesa do Brasil. Com isso, a proposta deste capítulo consiste na identificação destes pensadores e a influência de suas ideias na construção do pensamento naval brasileiro. O objetivo aqui não é a elaboração de um profundo debate teórico sobre as obras destes pensadores, e sim a abordagem de suas concepções teórico-estratégicas que de alguma forma podem ser identificadas na Marinha brasileira. Considerando os processos de desenvolvimento e transformações da Marinha do Brasil – no decorrer das últimas décadas – é possível afirmar que as ideias destes pensadores navais clássicos sofreram algum tipo de adaptação, conforme a realidade do país. Algo que acentua a importância de se compreender as linhas de pensamento existentes, e que acabaram servindo de parâmetro para os formuladores da estratégia e do pensamento naval brasileiro. Sendo assim, a elaboração e leitura deste capítulo torna-se indispensável para a posterior compreensão dos demais capítulos desta tese.

Através deste capítulo será possível compreender com maior profundidade a formulação daqueles que se tornariam os parâmetros do desenvolvimento do poder naval brasileiro, seu pensamento estratégico e projetos elaborados pela Marinha do Brasil – correspondentes ao período analisado. Para se compreender a construção do pensamento naval brasileiro é fundamental a abordagem de cinco pensadores navais que serviram, e que continuam servindo, de referência para a formulação da estratégia naval brasileira. São estes pensadores: o almirante norte-americano Alfred Thayer Mahan, o historiador naval britânico Julian Stafford Corbett, o almirante francês Raoul Victor Castex, e os almirantes brasileiros Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores. Os três primeiros se tratam de pensadores navais clássicos debatidos e de conhecimento a nível internacional. Com relação aos dois pensadores brasileiros, os almirantes Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores, estes atuaram diretamente na reformulação do pensamento naval brasileiro, delimitando novos fundamentos que serviriam de

embasamento para o desenvolvimento e formatação da Marinha do Brasil contemporânea.

O fato destes pensadores pertencerem a períodos históricos e países diferentes, com exceção aos almirantes Vidigal e Flores que foram contemporâneos, tornou necessária a divisão deste capítulo em duas partes. Na primeira parte abordou-se os debates clássicos do pensamento naval, com a análise das publicações de Alfred T. Mahan, Julian S. Corbett e Raoul Castex. E no segundo momento, identificou-se os debates que influenciaram nos projetos de desenvolvimento e atuação da Marinha brasileira, propostos pelos almirantes Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores. Conforme anteriormente destacado, a proposta deste capítulo consiste na identificação das ideias destes pensadores que se tornaram referenciais dentro das concepções navais da Marinha do Brasil. Ademais, as obras destes autores não deixam de ser complementares, e isso se tornará mais evidente na medida em que forem apresentados, no decorrer da tese, os projetos de desenvolvimento do poder naval brasileiro. E neste sentido, um aspecto importante a ser enfatizado é que estes pensadores vivenciaram estágios tecnológicos e doutrinários diferentes e que, portanto, devem ser compreendidos cada um conforme a sua época. Tendo ainda como referência os pensadores navais clássicos, percebe-se que os almirantes Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores contribuíram no sentido de elaborar as bases para um novo pensamento naval brasileiro.

Utilizando-se de acontecimentos históricos, estes pensadores clássicos estabeleceram conceitos e princípios que influenciaram na forma de se pensar as Marinhas, e também na própria forma de se pensar as bases para uma estratégia global a partir da presença naval nos oceanos. Ademais, é possível perceber uma combinação quase que precisa das linhas de pensamento Mahan, Corbett e Castex de presentes no pensamento naval brasileiro, e que conseqüentemente influenciaram na configuração atual da Marinha do Brasil. Contudo, é importante enfatizar que estes teóricos clássicos ao produzirem suas ideias voltavam-se para o desenvolvimento das Marinhas de seus respectivos países. E, portanto, entende-se que as ideias destes pensadores foram sendo redefinidas e alteradas conforme as mudanças conjunturais inseridas nos diferentes cenários políticos que se desdobraram, com algo semelhante acontecendo na medida que novas tecnologias na área naval eram desenvolvidas.

Por sua vez, a elaboração do pensamento naval de Vidigal e Flores inaugurou uma nova forma de se pensar a Marinha do Brasil conforme a proposta de uma Marinha

balanceada. A partir dos anos de 1970, pode-se dizer que os dois almirantes estabeleceram um conjunto de ideais direcionadas para a importância da diversificação dos meios navais brasileiros. Isso, com o objetivo de capacitar a Marinha para a atuação em diferentes cenários, incluindo neste caso potenciais situações de conflito nas esferas regional e/ou internacional. Estabeleceu-se deste modo uma nova matriz de pensamento a ser reproduzida dentro da Marinha, e que serviu de parâmetro para a formulação da estratégia naval brasileira no decorrer das décadas seguintes. Inclusive, esta nova matriz de pensamento serviu de estímulo para um melhor acompanhamento das transformações tecnológicas no setor naval. A partir daquele momento a aquisição e desenvolvimento dos meios navais priorizou a diversificação destes com o propósito de serem empregados em diferentes situações, não mais reduzidas ao preparo para a guerra antissubmarino. De modo geral, é possível perceber que a abordagem teórica apresentada pelos pensadores clássicos – Mahan, Corbett e Castex – influenciou os almirantes Vidigal e Flores. E assim, os dois pensadores navais brasileiros adaptaram as ideias destes clássicos para a realidade da Marinha brasileira, agregando outros elementos característicos da conjuntura político-estratégica em que o Brasil se encontrava inserido.

1. Pensadores navais clássicos e a assimilação de conceitos na construção do pensamento naval brasileiro

1.1. Alfred Thayer Mahan: o emprego político do poder naval e a importância do controle dos mares

O mar é um importante elemento de poder, a partir dele diferentes países conseguem projetar poder para outras regiões do mundo. Recursos naturais são explorados, comercializados e utilizados pelos países compostos por áreas marítimas. Objeto de muitos debates, mares e oceanos inserem-se cada vez mais na agenda política internacional gerando contenciosos por parte dos países que pretendem ter acesso aos seus recursos marítimos. Com isso, as obras do pensador norte-americano Alfred Thayer Mahan continuam contribuindo com os formuladores de ideias voltadas para a importância dos mares.⁵⁴ Apesar de pertencer a um contexto histórico diferente, as ideias

⁵⁴ Em *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783* de Alfred T. Mahan (1890), é possível identificar alguns elementos que compõem o debate atual sobre pensamento marítimo, a partir da abordagem de temas como: a importância da posição geográfica de um país, o tamanho da sua população, as

de Mahan podem ser percebidas de modo formativo no pensamento marítimo brasileiro contemporâneo. Especialmente, quando se tratando dos elementos que compõe o poder marítimo de um Estado e a importância da constituição deste poder, incluindo neste caso os países que pretendem ter um maior protagonismo no sistema internacional.

Alfred T. Mahan procurou sistematizar um arranjo de ideias de modo que demonstrassem as vantagens de se obter o controle do mar por meio da superioridade naval. Enfatizando assim a importância de se configurar uma Marinha de capacidade oceânica, composta por navios capitais com o máximo de poder ofensivo, com o propósito de se sobrepor contra outras Marinhas. Imposição de poder que aconteceria, essencialmente, por intermédio daquilo que se chamou de batalha decisiva (CROWL, 2001, p. 597-607). Inserida nesta ideia de uma Marinha ofensiva, a subordinação da estratégia à política é vista como algo central no pensamento de Mahan, e neste caso a Marinha deveria servir de extensão da influência de seu correspondente país em outras regiões distantes de suas fronteiras terrestres. Inclusive, entende-se que a defesa nacional deveria centralizar a preocupação com o controle do mar, e que do contrário poderia tornar o país mais suscetível ao ataque de países apoiados em Marinhas mais poderosas (CROWL, 2001, p. 610-622). Produções ideacionais estas que permaneceram, particularmente nos círculos navais, influenciando no curso das políticas navais das Marinhas dispostas a ampliar suas capacidades para operar além de suas fronteiras marítimas.

A preparação militar é entendida como algo fundamental para que o país garanta a sua capacidade marítima, seja em tempos de paz ou então guerra. Neste sentido, para Alfred T. Mahan (1890) o poder naval – enquanto elemento do poder marítimo – deve ser preparado de forma adequada conforme a necessidade de se garantir a segurança marítima comercial e assim, conseqüentemente, garantir o acesso aos lucrativos mercados externos. Mobilidade e autonomia são fatores enfatizados, com os portos sendo

preocupações por parte dos governos na criação de um pensamento marítimo nacional, e as capacidades de se desenvolver economicamente a partir dos recursos do mar. Nos anos de 1890 Alfred T. Mahan destacou a importância do mar como sendo uma grande autoestrada para todas as direções do globo, com as rotas comerciais possibilitando o tráfego de mercadorias de forma mais barata – ideia esta que continua fazendo sentido para os construtores do pensamento naval brasileiro. Seguindo esta linha de pensamento, Mahan enfatiza que as linhas de transporte marítimo deveriam ser protegidas contra possíveis ataques de saqueadores, sendo o uso de comboios uma alternativa para a proteção dos navios mercantes. Ver: Mahan, Alfred Thayer. *The influence of Sea Power upon History 1660-1783*. Boston: Little, Brown and Co., 1890.

fundamentais para se manter a comunicação do país com outras regiões do mundo. Destaque para a existência e manutenção dos pontos de apoio – portos e bases navais – e as possibilidades de mobilidade das embarcações a partir destes. Com isso, afirmou-se que a manutenção desses postos estratégicos – comerciais e militares – ampliariam a capacidade de projeção e de poder marítimo do país. Entre os elementos do poder marítimo apontados por Alfred T. Mahan – posição geográfica, conformação física, extensão territorial, tamanho da população, caráter desta população, e o caráter do governo – entende-se que a posição geográfica⁵⁵ pode oferecer vantagens estratégicas, dependendo dos meios empregados e de suas capacidades de projeção para o mar, com esta projeção representando uma extensão territorial (MAHAN, 1890, p. 25-29).

Desde modo, afirmou-se que a proteção marítima comercial dependeria da capacidade de o poder naval garantir o seu acesso ao alto mar. Países formados por arquipélagos, ou então, que contêm grande extensão litorânea, tendem a ter vantagens defensivas podendo direcionar os seus esforços para o controle dos mares, estreitos, e canais por onde trafegam os seus produtos comerciais (MAHAN, 1890, p. 28-34). Em outras palavras, o processo de formulação do pensamento marítimo deve considerar a renovação e ampliação das suas forças navais para ter o acesso aos diferentes oceanos, algo que depende de políticas voltadas para a construção dessas novas forças. Assim, os canais e estreitos associados à ideia de distribuição e utilização de bases, para a mobilidade das forças navais, passam a ser considerados pontos de vulnerabilidade. Ainda mais, se considerado o fato de os armamentos navais contarem, atualmente, com maiores recursos de ataque com a automatização dos seus sistemas de armas.

Nas pequenas Marinhas é possível perceber com maior nitidez a existência de problemas e limitações devido ao não acompanhamento das inovações tecnológicas. Realidade que faz com que os investimentos nessas Marinhas sejam delimitados por

⁵⁵ A centralidade da geografia para o poder marítimo na determinação da agenda estratégica de um país é fundamental de acordo com Mahan. Devendo ser mantidas – a partir dela – as linhas de comunicação e o acesso aos oceanos, como também, o acesso às riquezas territoriais concentradas nos mares. Assim, a geografia marítima influencia na forma com que determinado país percebe o seu lugar no mundo – as grandes nações projetam poder, já os pequenos países procuram atender suas necessidades de proteção das suas zonas econômicas marítimas. Conforme o almirante Mahan (1890), na guerra a posição geográfica pode favorecer a concentração de forças e proporcionar vantagens nas operações contra os inimigos. E assim, o controle do mar passa a ser algo vital com a utilização de navios de guerra a partir dos portos nacionais e aliados.

critérios pontuais daquilo que deveria ser prioritário. E assim, é possível afirmar que as opções e decisões geralmente tendem a ser um assunto político de gerenciamento e aplicação de recursos, consolidados dentro da existência de um pensamento marítimo construído por parte do Estado e da sociedade. Por conta disso, o gerenciamento dos recursos deve ser contínuo para que seja possível o financiamento, a construção e a manutenção de uma Marinha a ser empregada quando necessária. A inexistência de arranjos institucionais voltados para a criação de infraestruturas navais – plataformas, armamentos e pessoal – torna-se um problema para as Marinhas em desenvolvimento, e que combinadas com outros fatores tendem a aumentar a dependência destas em relação aos fornecedores externos.

Conforme Alfred T. Mahan, a influência de um país e o seu controle sobre o mar dependem da sua posição geográfica e do estabelecimento de bases navais permanentes, que proporcionem condições para a consolidação do seu poder de ação sobre determinada região. Com a consolidação deste poder dependendo de navios de guerra capazes de controlar parte do mar, apoiados por bases navais para as operações – além da sua capacidade logística, para garantir os reparos necessários das embarcações empregadas. A capacidade de investimento em infraestruturas voltadas para o mar compõe um dos elementos do poder marítimo apontados por Mahan – *a conformação física* – para o desenvolvimento do poder marítimo de um país. Aqui, os portos são investidos de maior importância na medida em que: garantem a comunicação com os portos de outras regiões do mundo; possibilitam o transporte marítimo comercial; e estendem a autonomia do poder naval – autonomia esta capaz de atender as necessidades tanto territoriais de defesa de costa quanto de projeção de poder sobre o inimigo. Neste sentido, dirigir-se ao mar pode ser considerado uma necessidade para o desenvolvimento naval a partir da utilização dos recursos marítimos disponíveis. Com o não direcionamento de interesses para o mar podendo gerar fraquezas e limitações, conforme a sua dependência derivada de fontes externas de recursos comerciais e de material para a guerra (MAHAN, 1890, p. 35-38).

O exercício e a manutenção de poder no exterior podem aumentar com o emprego de uma forte Marinha. O poder naval é fator fundamental para a capacidade de reação e de resposta contra possíveis ameaças, como também para a projeção de força sobre outros territórios. Com *a população* servindo de elemento de poder associada à concepção mahaniana de engajamento do pessoal qualificado, vinculado com as atividades de fabricação e reparo naval – além da formação das forças de reserva. Sendo enfatizada a

dependência das modernas Forças Armadas quando se referindo aos conhecimentos industriais, e que possibilitam a mobilização, ataque rápido e reposição dos meios para a guerra. Isso, somando-se à ideia de que o sucesso contra o inimigo consiste – segundo Alfred T. Mahan – na capacidade de não permitir que este consiga equilibrar suas forças a ponto de oferecer riscos ao país (MAHAN, 1890, p. 38-46). De acordo com Alfred T. Mahan *o caráter do governo* está associado à ideia de que o poder marítimo de uma nação depende das atividades institucionais e esforços por parte das autoridades políticas.⁵⁶ Mahan apoutou também para a importância do Estado enquanto mediador dos setores que envolvem o setor marítimo e a parceria entre: indústria, governo e Marinha – parceria que possibilitaria adaptações especialmente nos períodos de crise.

Assim, o pensamento de Mahan apresentou uma concepção estratégica voltada para as grandes Marinhas oceânicas com o propósito de controlar os mares, e que ao estabelecer este domínio controlaria as comunicações marítimas. Com isso, uma série de vantagens foram apresentadas tendo em vista os seguintes exemplos: a capacidade de bloqueio naval, um melhor aproveitamento dos territórios além-mar, a possibilidade de prestar suporte continental aos países aliados, e a própria projeção de forças militares em costas inimigas (SPELLER, 2014, p. 43). Neste sentido, Geoffrey Till argumentou que a relevância de Mahan seria limitada aos países que não apresentassem inclinações para o uso dos mares de forma ambiciosa. Com efeito, Alfred T. Mahan priorizou a formação de uma Marinha de águas azuis composta por navios pesados de batalha, apoiada na ideia de destruição das principais forças navais do adversário por meio de uma batalha decisiva (TILL, 2009, p. 43-52).

Por fim, para o almirante Mahan (1890) o poder marítimo de uma nação poderia ser utilizado em distintos cenários, conduzindo os Estados para a paz ou para a guerra, com a utilização dos mares podendo gerar riquezas em tempos de paz. Neste caso, as riquezas aumentariam a influência dos governos, que conseqüentemente teriam seus

⁵⁶ Utiliza-se o exemplo da Inglaterra como modelo de nação moderna na qual o governo empreendeu atenções para o seu poder marítimo visando a utilização deste para o controle dos mares – e que manteve políticas voltadas para o mar, inclusive, durante o período de Oliver Cromwell no poder (1653-1658). O autor destaca a importância da manutenção do poder marítimo a partir do controle dos canais e estreitos, citando a importância estratégica de Gibraltar para os ingleses e as possíveis tentativas de revanche por parte da França e Espanha contra a Inglaterra. O Estado inglês é utilizado como referência para o desenvolvimento do poder marítimo de uma nação, sendo enfatizada a prosperidade inglesa através da utilização do mar e criação das suas bases de poder sustentadas por: um grande comércio, pela larga indústria nacional e extensão do seu sistema colonial. Ver: Mahan, Alfred Thayer. *The influence of Sea Power upon History 1660-1783*. Boston: Little, Brown and Co., 1890, p. 58-67.

interesses expostos aos demais países, potencializando assim cenários de conflito e guerra. Isso porque os Estados podem projetar poder a partir da utilização de suas Marinhas, e para que isso seja possível instituições são criadas para administrar o desenvolvimento e a manutenção do poder naval enquanto elemento do poder marítimo de cada país. A rápida mobilidade e a garantia de manutenção adequada das estações navais tornam-se um fator decisivo para as previsões de ataques inimigos e para a proteção dos navios mercantes. E com relação às bases navais, estas possibilitam uma mobilidade global, além da capacidade de presença e de resposta do poder naval contra possíveis inimigos. Alfred T. Mahan destaca a importância do poder naval para os Estados compostos por litorais extensos, e que poderiam potencializar suas relações com outros Estados a partir do mar. Deste modo, salientou a necessidade de proteção contra o bloqueio dos grandes centros portuários de importação e exportação, sob ênfase da garantia de suprimento de importantes mercadorias. E aqui, a própria garantia das rotas comerciais dependeria tanto da não interferência de guerras externas quanto do afastamento de potenciais inimigos agressores.⁵⁷

De toda forma, e partir desta breve apresentação de Alfred Thayer Mahan, percebe-se que as contribuições deste pensador estiveram presentes no processo formativo dos alunos da Escola de Guerra Naval. Raras foram as monografias dos cursos de altos estudos militares que não citaram em algum momento Mahan. Evidenciando assim a importância deste clássico no estabelecimento dos parâmetros básicos para se pensar a configuração do poder naval brasileiro. Apesar de superado em suas concepções estratégicas direcionadas ao controle dos mares, Alfred Mahan proporcionou uma ampla sistematização de ideais a respeito da importância estratégica do uso dos mares. Ideias que de certo modo se mantiveram e foram reformuladas conforme os avanços tecnológicos e as mudanças políticas conjunturais. Na Marinha brasileira, ao se tratar de Alfred T. Mahan, percebe-se uma série de contribuições do pensador e sua influência sobre determinadas concepções político-estratégicas. Por exemplo, a ideia de emprego do poder naval enquanto instrumento político e também a importância de se obter uma

⁵⁷ Algo que conforme Mahan (1890) poderia ser realizado através de duas estratégias defensivas: (i) a de defesa passiva, quando há o fortalecimento esperando o ataque do inimigo; e (ii) a de defesa ofensiva, na qual ataca-se o inimigo antes de ser atacado. Em linhas gerais, associa-se a ideia de grandes nações com a necessidade de grandes e poderosas Marinhas. Isso, com os seus governos devendo agir considerando as iniciativas capazes de aumentar o seu poder marítimo – utilizando-se de suas tendências naturais, e também, de formulações estratégicas pautadas em lições aprendidas durante a História. Ver: Mahan, Alfred Thayer. *The influence of Sea Power upon History 1660-1783*. Boston: Little, Brown and Co., 1890, p. 67-89.

Marinha de capacidades oceânicas. A ênfase de Alfred Mahan para a ampliação do poder naval de um país é identificada nas produções ideacionais dos pensadores navais brasileiros. E neste sentido, compreende-se o desenvolvimento tecnológico e a continuidade de políticas direcionadas para esta finalidade como algo essencial na configuração de uma moderna Marinha para o Brasil.

1.2. Julian Stafford Corbett: teoria da concentração e dispersão das forças navais

Conforme Julian S. Corbett (1918) o objetivo da guerra naval é, direta ou indiretamente, o comando do mar⁵⁸, para que ao menos se evite o seu uso por parte do inimigo. Entende-se, portanto, o mar como algo militarmente incontrolável, sendo comum nos conflitos navais o fato de nenhum dos lados ter o total controle dos mares, por conta das grandes dimensões oceânicas, ou então, devido à própria insuficiência de meios navais para mantê-lo sob controle. Ao considerar estas limitações, afirmou-se que as formulações estratégicas deveriam inserir os cenários de mar e terra, e suas potencialidades ofensiva/defensiva dentro de um plano de guerra mais amplo, uma vez que cada um dos dois ambientes poderia anular o outro. Destaque para alguns fatores limitantes quando se tratando do termo “controle do mar” (i) o controle do mar não propõe condição estratégica igual à conquista por território terrestre; e (ii) não é possível subsistir as forças navais da mesma forma que em terra contra seus inimigos. Assim, o que poderia ser realizada é a negação do uso do mar para que o inimigo não obtenha o comando deste, impedindo seu direito de passagem e acesso ao mar – lembrando que o acesso ao alto mar aumenta as capacidades de comunicação do país inimigo (CORBETT, 1918, p. 77ss).

A partir destas primeiras colocações, para Geoffrey Till as Marinhas contemporâneas estariam assimilado elementos específicos do pensamento de Corbett, citando por exemplo a ideia de equilíbrio das capacidades militares em terra e no mar. Equilíbrio que, segundo o autor, estabeleceria uma relação de mútua dependência entre as Forças Armadas. A partir desta ideia, afirmou-se que a garantia de qualquer cadeia de suprimentos e/ou reforços dependeria da preponderância tanto naval quanto terrestre do país que estivesse disposto a projetar poder para outras regiões. E, portanto, Corbett teria

⁵⁸ Em termos comparativos, diferente de Mahan, que prevê o controle total do mar por meio da batalha decisiva, para Corbett o comando do mar é circunstancial, podendo ser geral ou local, temporário ou permanente.

percebido este aspecto complementar entre as capacidades militares terrestres e navais, com o seu modelo de Marinha prevendo a capacidade de projeção de poder utilizando-se das operações anfíbias. Neste aspecto em especial, Till observou de forma contestatória as reivindicações de Corbett em relação ao caráter decisório das operações anfíbias, argumentando que os avanços tecnológicos defensivos do adversário estariam tornando crescente as dificuldades de colocar em prática este tipo de operação, tornando-a assim uma opção secundária para cenários específicos (TILL, 2009, p. 58-64).

A negação de acesso ao mar e a conseqüente imposição de limitações de passagem é considerada uma alternativa para prejudicar os interesses do inimigo, uma vez que as potencialidades inimigas seriam comprometidas gerando os mesmos impactos de uma ocupação territorial, através da interrupção e destruição dos pontos de distribuição (CORBETT, 1918, p. 77ss). Sendo importante enfatizar que a negação do uso do mar não impede a utilização dos canais de comunicação por terra. Por outro lado, conforme Corbett, o comando do mar não tem importância caso não seja possível o controle sobre as comunicações marítimas inimigas, seja em seus aspectos comerciais, ou então, em seus propósitos militares. Entende-se que o objetivo da guerra naval é o controle das comunicações, e não a conquista de territórios como fazem os Exércitos. Isso, porque o comando do mar pode não ter a capacidade coercitiva suficiente contra os Estados continentais, de difícil controle territorial, que tenham canais de comunicação por terra e que garantam seu suprimento através dos principais pontos de distribuição. No mar, os esforços pelo controle das comunicações comerciais atingem tanto os interesses públicos quanto os privados, e isso faz com que exista a necessidade de empregar meios que proporcionem aquilo que Corbett chamou de “prevenção do comércio”⁵⁹(CORBETT, 1918, p. 80-86).

Destaque para o fato de que na guerra naval o lado mais fraco tende a postergar as ações decisivas sobre os conflitos, algo que acaba diminuindo as chances de acontecerem batalhas navais decisivas. Com os conflitos sendo adiados até o momento mais oportuno. Isso, conforme um pensamento estratégico voltado para a delimitação de certo balanço das forças navais a seu favor, onde as medidas defensivas procuram

⁵⁹ Apesar das críticas contra a prática dos navios corsários, Corbett reconheceu que esta prática é comum nas guerras, como uma forma de debilitar o inimigo – a partir do bloqueio tático sobre as principais rotas comerciais. Neste sentido, as perdas comerciais e financeiras ocorridas pela guerra podem influenciar no estabelecimento de soluções pacíficas, por conta das pressões econômicas. Ver: CORBETT, Julian S. *Some principles of maritime strategy*. London: Longmans, Green and Co., 1918, p. 80-86.

persuadir o inimigo de forma que este opte pela paz. Neste sentido, a concepção corbettiana consiste na constituição de uma frota com capacidades de atender determinadas e diferentes tarefas. Aqui, o poder naval deve ser distribuído em grupos com determinadas funções, com a combinação destes grupos constituindo a frota. E desta forma, a classe dos navios que constituem uma frota torna-se a expressão material das ideias estratégicas e táticas predominantes em determinada Marinha.⁶⁰ Lembrando que para Corbett o objetivo central da guerra naval é o controle das linhas de comunicação, e para isso entende-se como algo fundamental a aquisição dos meios necessários para este objetivo – não necessariamente voltados para a batalha naval decisiva conforme Alfred T. Mahan.

Conforme esta linha de pensamento, a ideia de uma Marinha composta por uma “frota de batalha” nucleada em grandes embarcações dependeria da proteção e escolta realizada pelos navios intermediários.⁶¹ E, apesar de Corbett estar se referindo aos grandes cruzadores de batalha de seu tempo, a vulnerabilidade das grandes embarcações acabou persistindo sobre os modernos navios-aeródromo desde a segunda metade do século XX. E, portanto, a capacidade de comando sobre área marítima é um dos principais requisitos para a formação de uma força naval, voltada para as operações de patrulhamento e proteção das linhas de passagem e comunicações. Do contrário, nas situações em que não é viável o comando de área marítima, indica-se agir de forma com que os meios navais perturbem o inimigo mais forte.

Em seu livro intitulado *Some Principles of Maritime Strategy*, Corbett enfatiza um novo método de se fazer a guerra no mar, que envolve a concentração e a dispersão das forças navais. Para tanto, destaca a ideia de concentração de forças, sendo esta uma característica da guerra naval envolvendo movimentos de: concentração dos navios de uma frota, agrupamento das forças navais e, posteriormente, de distribuição estratégica

⁶⁰ As concepções estratégicas a serem adotadas por diferentes Marinhas podem ser as mesmas de acordo com Corbett, afirmando que a diferença entre essas Marinhas estaria nas condições materiais e nos métodos de emprego de seus meios navais disponíveis – podendo variar de uma Marinha para outra. A própria ideia de comando do mar depende dos meios navais empregados em determinadas circunstâncias e diferentes finalidades. Neste sentido, enfatizou-se a estratégia de distribuição dos meios navais, desde que viabilizasse o emprego suficiente das embarcações para determinada tarefa – seja de comando, dissuasão ou negação. Ver: CORBETT, Julian S. *Some principles of maritime strategy*. London: Longmans, Green and Co., 1918, p. 94-101.

⁶¹ Isso, a partir de uma frota nucleada por navios capitânicas escoltados por embarcações menores, com as fragatas sendo apontadas como navios intermediários e de grande importância para o comando de área marítima. Ver: CORBETT, Julian S. *Some principles of maritime strategy*. London: Longmans, Green and Co., 1918, p. 94-101.

destes mesmos.⁶² Assim, tanto nas atuações ofensivas quanto nas defensivas, Corbett enfatiza a importância de privar o livre uso do mar por parte da Marinha inimiga, apostando neste caso no efeito estratégico da presença dos meios navais nas áreas de conflito (CORBETT, 1918, p. 100-110). Para isso, as frotas deveriam ser constituídas por vários e diferentes meios, a serem empregados em situações diversas conforme os cenários da guerra no mar. Concepções que explicam a importância dos navios intermediários de escolta com capacidade ofensiva/defensiva, em um contexto que os torpedos se mostravam cada vez mais letais contra grandes embarcações.

Tratando-se de uma concepção estratégica de dispersão dos meios com a possibilidade de combinação, flexibilidade e livres movimentos. Lembrando também que na guerra a escolha pela concentração de forças é influenciada pela disposição e movimentação inimiga. A proposta de aplicação do conceito de concentração de forças pelas Marinhas⁶³ foi influenciada pelos métodos de mobilização utilizados pelo Exército – mesmo com as diferenças entre a guerra em terra e no mar. De modo complementar à ideia de concentração, Corbett (1918) aponta para a dispersão/distribuição das forças como algo essencial na guerra naval. Na sua visão, a concentração não deveria ter conotação com um corpo homogêneo, e sim ser vista enquanto “um organismo composto e controlado por um centro comum” capaz de permitir combinações de forma ampla e mútua por todas as partes – com o objetivo de cobrir e comandar a mais ampla área marítima possível. Neste sentido, os exercícios de comando do mar deveriam aguardar a melhor oportunidade para os momentos decisórios, dentro da proposta de um conflito contínuo e de maior duração. Entende-se, portanto, que todo movimento deve ser previamente avaliado em seus aspectos estratégicos e nos resultados a serem obtidos, com

⁶² No mar as comunicações e linhas de passagem são irrestritas e a mobilidade é grande devido aos inexistentes obstáculos geográficos, sem estradas definidas e/ou que limitem os movimentos navais. Com isso, percebe-se a existência de várias possibilidades de concentração: momentâneas, esporádicas, ou programadas – e que se somam a uma variedade de combinações conforme os diferentes objetivos delimitados por cada conflito. Algo que torna importante a avaliação dos riscos em cada movimento de divisão/distribuição da força naval. Ver: CORBETT, Julian S. *Some principles of maritime strategy*. London: Longmans, Green and Co., 1918, p. 119-124.

⁶³ Com a concentração prevendo a composição de uma força naval superior ao inimigo, do contrário os movimentos de dispersão deveriam ser pontuais e estratégicos – sendo mais indicada a permanência dos meios navais de forma concentrada. Isso, porque permitir e/ou forçar o inimigo a concentrar seus meios navais pode gerar desvantagens, especialmente se for preferível a batalha decisiva – por outro lado, a concentração inimiga poderá evitar outras ações esporádicas, e limitadas, do inimigo em diferentes áreas marítimas. Ver: CORBETT, Julian S. *Some principles of maritime strategy*. London: Longmans, Green and Co., 1918, p. 119-124.

as ações esporádicas, apesar de não garantir o comando do mar, podendo embaraçar os planos de guerra inimigo, além de produzir vitórias menores em um conjunto de sucessivas ações esporádicas imprevistas (CORBETT, 1918, p. 114-124).

De modo geral, Corbett compartilhou algumas das ideias de Mahan que envolviam a importância do controle do mar e das comunicações. No entanto, entendia que o comando do mar não deveria ser central na formulação da estratégia de uma Marinha, assinalando que as ações navais deveriam assegurar sobretudo os objetivos políticos e militares correspondentes aos interesses nacionais. Inclusive, abordou a questão do poder marítimo de forma mais reflexiva expondo as limitações do poder naval. Para Corbett, a destruição da frota inimiga não seria algo aplicável, e neste sentido destacou dois tipos de situação em que o poder naval poderia se deparar: as situações de combate inevitável, e as situações com alguma margem para a desistência de conflito direto (SPELLER, 2014, p. 45-48). Afirmando que as medidas de bloqueio naval não seriam a melhor escolha por conta das necessidades logísticas e a consequente exposição dos meios navais ao inimigo. Assim, as áreas a serem negadas deveriam antes ser avaliadas e selecionadas, de modo que estas áreas oferecessem as vantagens para um relativo comando de área marítima. De toda forma, Speller salientou que as ideias de Mahan e Corbett eram complementares com relação ao propósito de se obter vantagens a partir do controle/comando do mar, mesmo que para Corbett o poder marítimo representasse apenas um dos elementos do complexo sistema de guerra de um determinado país (SPELLER, 2014, p. 49-68).

Nas palavras de Julian S. Corbett “a concentração ideal é aquela que a aparente fraqueza encobre uma realidade de força [superior]” (CORBETT, 1918, p. 136), e neste sentido seus princípios apontam para ações que priorizem as vantagens momentâneas sobre o inimigo. Isso porque nos casos de inferioridade a concentração poderia resultar em vantagens e em outras situações a distribuição dos meios existentes ampliaria a atuação da Esquadra para diferentes áreas marítimas.⁶⁴ Entende-se assim que a inferioridade deve ser contornada através da concentração dos meios navais em momentos oportunos – especialmente durante os ataques – desde que realizada a

⁶⁴ E deste modo, afirmou-se que a distribuição da Esquadra seria fundamental para a prevenção de ataques esporádicos contra portos e bases navais, com a distribuição dos meios navais podendo atender uma estratégia ofensiva, ou então, defensiva. Reforçando-se assim a ideia de que a concentração dos meios navais na guerra deve atender a preponderância das forças navais em determinados episódios. Ver: CORBETT, Julian S. *Some principles of maritime strategy*. London: Longmans, Green and Co., 1918, p. 127ss.

avaliação das circunstâncias e prováveis cenários prospectivos de contra-ataque. Desta forma, a concentração/distribuição dos meios navais poderia variar de uma Marinha para outra, dependendo das capacidades inimigas, a exemplo: dos meios navais, portos, bases navais, alianças com outros países e o apoio de outras Marinhas. Ademais, Corbett enfatizou ainda que a concentração dos meios navais não dependeria apenas do número e da posição dos meios e bases navais disponíveis, e sim da extensão marítima em que se pretendesse atuar. Neste sentido, ao inserir seus objetivos político-estratégicos e interesses comerciais em jogo, a Marinha deveria atuar de modo que garantisse a navegação nas principais linhas de passagem e canais de comunicação, desde os mares mais longínquos até as águas litorâneas.⁶⁵

E desta forma, é possível afirmar que Julian Stafford Corbett esteve entre os principais pensadores navais que influenciaram na forma de se pensar a Marinha brasileira ao contribuir com a ideia de relativização do controle/comando dos mares. Inclusive, as ideias de Corbett apresentaram maior aplicabilidade para a realidade da Marinha brasileira, com a proposta de concentração e dispersão das forças navais podendo ser identificada em diversas produções ideacionais e na própria estratégia da Marinha do Brasil. Recorrentemente enfatizou-se, nas últimas décadas, a necessidade de negação do uso do mar ao poder naval inimigo, combinada com a concepção estratégica de controle de área marítima. Desta forma, e para além de um autor utilizado nas instituições de ensino da Marinha, ao influenciar os construtores do pensamento naval brasileiro as ideias de Julian Corbett também se fizeram presentes na formulação político-estratégica da Marinha. E isso se tornou mais evidente nos anos de 1970, a partir dos debates para a ampliação e diversificação das capacidades do poder naval brasileiro, e que, posteriormente, refletiriam nos projetos da Marinha para as décadas seguintes. Em outras palavras, entende-se que uma Marinha antissubmarino não conseguiria aplicar os conceitos de flexibilidade e de livre movimento no mar, ou então, de concentração e de dispersão do poder naval. Para tanto, seria imprescindível a formatação de uma Marinha

⁶⁵ A ideia de Marinha para Corbett previa o aperfeiçoamento de capacidades ofensivas, a partir de um conjunto de operações para manter o inimigo em suas águas territoriais costeiras. Permanecendo assim em segundo plano o ataque contra as linhas logística e de suprimentos das forças navais inimigas. Neste último caso, é enfatizada a importância de se reduzir a quantidade dos portos e bases navais inimigas, de modo que se estabelecesse certo controle sobre a extensão operacional inimiga em mares distantes. Ver: CORBETT, Julian S. *Some principles of maritime strategy*. London: Longmans, Green and Co., 1918, p. 135s.

balanceada com capacidades diversificadas de acordo com a nova matriz de pensamento sistematizada por Armando Amorim Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores.

1.3. Raoul Victor Castex: a manobra estratégica em cenários de conflito naval

Ian Speller enfatiza que no decorrer dos séculos XIX e XX existiram duas tradições de pensamento naval: a primeira tradição de pensadores tendo como principal referência Alfred Mahan e Julian Corbett; e a segunda composta essencialmente pelos pensadores Theophile Aube da *Jeune École* e o almirante soviético Sergei Gorshkov. De modo comparativo, percebeu-se que a primeira tradição previa uma Marinha para o controle do mar e das comunicações, e que para isso previa a capacidade de projeção de força e de bloqueio naval. Enquanto que a segunda tradição direcionaria um maior debate para a negação do uso do mar pelo inimigo e para a defesa litorânea, uma vez que o controle do mar não seria alcançado contra oponentes mais poderosos. Diante deste conjunto de abordagens, Raoul Castex ofereceu algo intermediário entre as duas tradições de pensamento ao enfatizar a importância do controle de áreas marítimas específicas, a partir da utilização de meios navais relativamente modestos característicos das Marinhas de menor capacidade ofensiva (SPELLER, 2014, p. 70s).

Théories Stratégiques trata-se de uma ampla obra escrita pelo almirante Raoul Victor Patrice Castex, organizada em seis volumes, com o primeiro destes volumes publicado no ano de 1929. Por se tratar de uma extensa obra, optou-se em abordar os elementos centrais da *Manobra Estratégica* naval encontrados no segundo volume, que teve sua primeira edição/publicação em 1930. Neste sentido, Castex observou que a manobra estratégica deveria atender o propósito de estabelecer alguma vantagem sobre as condições do conflito naval, de forma que aumentasse o impacto dos esforços de combate mantendo o inimigo envolvido. Com efeito, o almirante relativiza o conceito de *manobra*⁶⁶ no pensamento militar remetendo-o a vários significados, podendo assim ser: “um movimento de emprego da força por parte do lado mais fraco”, uma forma de “operar com força em pontos decisivos” ou então uma decisão de “organização dos esforços”.

⁶⁶ Conceito que inclusive pode ser aplicado em diferentes situações e de forma combinada, das capacidades militares com: a política, o comércio e a indústria – variando ainda conforme o inimigo, seus objetivos e obstáculos existentes. Ver: CASTEX, Raoul. *Strategic Theories*. Volume II. Newport: Naval War College, April 1939, p. 11.

Nas palavras de Raoul Castex “A manobra é o movimento inteligente com propósito de criar uma situação favorável” (CASTEX, 1939, p. 11). E aqui, é importante destacar que a manobra não é percebida como um ato impulsivo, pelo contrário, trata-se de um movimento que exige avaliações e cálculos envolvendo todas as decisões e ações a serem tomadas (CASTEX, 1939, p. 11s).

O fato é que Raoul Castex (1939) apresentou maiores preocupações com as capacidades ofensivas, de distribuição dos meios navais e de extensão de atuação das áreas marítimas das Marinhas. Isso, tendo como referência Julian S. Corbett e sua teoria sobre a concentração/dispersão de força e sua finalidade de impor determinada superioridade simultânea.⁶⁷ Por outro lado, Castex destaca ainda que para as Marinhas de menor capacidade naval a distribuição dos seus meios poderia significar a sua derrota. Nesta situação os principais interesses adversários deveriam ser avaliados a partir da identificação de seu centro de poder que sustenta as atividades bélicas.⁶⁸ A identificação dos aspectos inimigos, suas vulnerabilidades e/ou desvantagens existentes seriam os elementos que viabilizariam qualquer ação contra um adversário mais forte, de modo que estas ações resultassem uma ruptura do estado de equilíbrio e poder inimigo. Para tanto, entende-se que o emprego da força deve ser o mais letal e violento possível, sem hesitação, com o objetivo de gerar resultados máximos, fazendo com que as forças inimigas reavaliem suas próprias ações (CASTEX, 1939, p. 13ss).

De acordo com as concepções de Castex, a ênfase na frequente interdependência entre os vários teatros navais faz com que as forças navais ofensivas não despendam

⁶⁷ É necessário enfatizar que Raoul Castex compreende a manobra enquanto uma arte da guerra, nem sempre aplicável em todas as situações, sendo enfatizadas as vantagens defensivas de uma Marinha, sem descartar suas potencialidades ofensivas. A proposta do Almirante Castex é gerar penalidades ao poder naval inimigo, fazendo com que este perca recursos e desmobilize seus esforços. E para tanto, o envolvimento do inimigo em teatros secundários e regionais deve torna-se em algo que comprometa a proposta adversária por uma batalha decisiva – aos moldes de Alfred T. Mahan – ou o controle de área marítima e distribuição dos seus meios navais – conforme proposto por Julian S Corbett.

⁶⁸ Para o almirante Castex, os objetivos políticos em tempos de guerra não podem ser limitados aos aspectos geográficos e militares, e nem mesmo ao ataque constante sob as mesmas regiões e com os mesmos meios navais. Isso, por conta da necessidade de acompanhamento das mudanças conjunturais, com as manobras navais sendo conduzidas em diversos teatros e diferentes áreas. Neste caso, as medidas tomadas devem provocar a disposição adversária para responder a essas manobras em diferentes situações. E aqui, a força naval superior poderá sofrer pressões devido a distribuição de seus meios em diferentes áreas – conforme também apontado por Corbett. Ver: CASTEX, Raoul. *Strategic Theories*. Volume II. Newport: Naval War College, April 1939, p. 19.

preocupações com suas medidas defensivas, e sim concentrem suas ações em ataques surpresas. Para isso, observa-se a necessidade de se criar situações favoráveis e que atendam aos principais objetivos do conflito, de forma que os movimentos viabilizem as condições desejáveis para a iniciativa das operações. Aqui, as manobras e a concentração dos meios navais tendem a envolver tanto os elementos ofensivos da Esquadra como também o logístico e de recursos para os suprimentos, reparos e comunicações. Com isso, toda a ação é condicionada ao controle e manutenção destes elementos ofensivos de poder assinalados, que incluem a instalação de bases temporárias e/ou permanentes na região em que se pretende atuar. E ainda com relação às bases aeronavais, cabe destacar a importância da localização e posição geográfica das mesmas diante dos objetivos secundários do inimigo, para que assim se evite qualquer ataque frontal contra o centro do poder naval oponente.

De acordo com Geoffrey Till, a guerra de manobra por essência estabeleceu a ideia de se evitar qualquer confronto direto com forças navais inimigas superiores, e que ao evitar o atrito a Marinha de menor poder ofensivo deveria assim criar situações favoráveis com o propósito de alterar e/ou controlar o curso dos acontecimentos no mar (TILL, 2009, p. 66-80). Para isso, Castex destacou a importância de se pensar uma Marinha com melhor equilíbrio entre as capacidades ofensivas e defensivas, ao observar que a concentração do poder naval poderia se tornar contra produtiva em determinados cenários de limitação ofensiva, particularmente diante de oponentes mais poderosos. Aqui, a velocidade e as manobras navais poderiam produzir a superioridade local necessária contra o inimigo. E neste sentido, entende-se que o pensamento naval de Castex oferece um modelo estratégico para as Marinhas de capacidade ofensiva intermediária, para aquelas Marinha que Speller classificou como *navies of the second rank* (SPELLER, 2014, p. 49- 67s). Marinhas estas com capacidade para uma atuação mais regional, a exemplo da Marinha do Brasil que, apesar de não ser uma Marinha de grandes dimensões, opera com determinada autonomia tecnológica nas águas do Atlântico Sul.

Ademais, Raoul Castex determina a economia dos meios navais, em valores financeiros e de emprego da força, de modo que não seja comprometido o emprego dos destes meios envolvendo-os em situações de exposição ao inimigo e consequentes perdas. Do contrário, uma ação não planejada poderia resultar no colapso das forças navais, e neste caso as capacidades militares tendem a depender de fatores diversos, tais como: a

natureza das operações, seu posicionamento, e a força do inimigo na área de atuação. Fatores estes que, conseqüentemente, acabariam exigindo múltiplas capacidades de resposta por parte da Marinha.⁶⁹ Desta forma, ao invés de um poder naval homogêneo e distribuído de forma simétrica, o formato de uma Marinha para Castex deveria inserir arranjos assimétricos fora de um eixo central e que apontassem para diferentes direções, com estes movimentos tornando imprevisível qualquer manobra naval. Para isso, exige-se uma maior diversidade de meios e de capacidades navais a serem empregadas, especialmente para aquelas operações que indiquem maiores chances de serem prolongadas, para além do planejado – e aqui, os cenários de dificuldades e crise são vistos como inevitáveis.

As divisões continentais e a separação dos países entre grandes extensões oceânicas fazem com que o teatro de operações possa ser fixado em apenas um dos lados de determinado continente. Assim, percebe-se na distância entre os países uma oportunidade para a manobra naval, e neste sentido as bases aeronavais desempenhariam papel central na ampliação do raio de ação tanto dos meios de superfície quanto dos meios aéreos. Neste contexto, o almirante Castex (1939) destacou o fato de a velocidade dos meios terem reduzido as distâncias entre os teatros de guerra. Com a velocidade dos vetores aéreos e das comunicações resultando na diminuição do tempo de resposta aos acontecimentos beligerantes, avanços que fizeram com que se exigisse também uma maior agilidade nas tomadas de decisão. E com isso, enfatizou-se as vantagens de uma Marinha composta por meios diversificados na estratégia de manobra – submarinos, aviões, minas submarinas – a serem empregados por Forças Tarefas de comboio e/ou de proteção de área marítima. Conforme Castex, o submarino é um importante instrumento de combate de característica dissuasória, e que demanda conhecimentos específicos que se diferenciam de uma Marinha de superfície. Por exemplo, apenas um submarino potencializa a neutralização do avanço inimigo bloqueando a sua passagem, ou então,

⁶⁹ A questão central da manobra estratégica para Raoul Castex é o movimento entre as forças principais e as forças secundárias, de modo que o movimento destas duas forças possa explorar a situação. Em outras palavras, se propõe a criação de um ambiente para a execução das manobras, em que as condições geográficas e a comunicação das bases permitam a atuação das forças navais em diferentes teatros. Lembrando que os movimentos demandam amplos espaços, e também a não fixação destas forças em apenas uma área marítima. Entende-se que a distância entre os espaços – áreas marítimas – prolonga a atuação de situações favoráveis, adiando o momento de o inimigo obter qualquer vantagem. É o espaço entre as áreas marítimas que fornece o tempo necessário para a tomada de decisões envolvendo a escolha dos tipos de meios que poderiam ser empregados. Ver: CASTEX, Raoul. *Strategic Theories*. Volume II. Newport: Naval War College, April 1939, p. 21-25.

atrasando-a ao tornar necessário o emprego de contramedidas submarinas para a proteção dos seus meios de superfície (CASTEX, 1939, p. 673-677).

De acordo com o almirante Raoul Castex (1939) tanto a aviação quanto os submarinos deveriam – do ponto de vista da manobra – manter as iniciativas de ação durante as operações de guerra. Neste sentido, submarinos e aviões deveriam operar de forma combinada para aumentar a segurança não apenas dos meios navais de superfície, mas também da área marítima. Desde que incrementados com tecnologias de rápida comunicação – composta por cabos, fios, e via rádio na época de Castex – visando uma melhor mobilidade, especialmente em longas distâncias. Para Castex as informações seriam fundamentais na guerra de manobra para o reconhecimento das áreas marítimas, dos planos de execução, e para a disponibilidade de informações sobre a composição da força naval inimiga, sua posição e rotas mais utilizadas (CASTEX, 1939, p. 691ss). E assim, se percebe no emprego combinado de submarinos e aviação naval a formatação de um modelo ideal de Marinha. Meios estes que, conforme as concepções estratégicas de Castex, teriam se tornado fundamentais nas manobras navais, e que por conta de suas capacidades ofensivas/defensivas ofereceriam maiores riscos ao poder naval adversário, sobretudo, contra os navios de superfície.

Com relação ao emprego das minas submarinas, se por um lado estas tendem a limitar a estratégia de manobra, por outro, Castex reconhece que o emprego das minas poderia negar grandes áreas marítimas. Somando-se a isso, observou ainda que a utilização deste recurso também faria com que o atacante reduzisse sua velocidade e avanço, uma vez que as minas submarinas exigiriam uma variedade de meios de precaução contra possíveis danos causados pelas mesmas. De modo geral, em sua teoria sobre a manobra estratégica, Raoul Castex enfatiza a importância de se estabelecer determinado equilíbrio dos meios navais, mantendo-se atento para as capacidades ofensivas e defensivas. Para isso, destaca que os meios navais a serem empregados deveriam configurar uma Marinha de águas azuis, com autonomia para operar nos oceanos. Advertindo que, apesar de poderem estar bem armadas, as pequenas embarcações não contribuiriam com a estratégia da manobra naval. Conforme Castex, as embarcações menores ofereciam reduzida autonomia em águas oceânicas, se tornando assim restritas aos estreitos e canais em águas litorâneas. E neste sentido, afirmou ainda que os meios navais e as inovações tecnológicas deveriam ser adaptados e empregados de acordo com a proposta de guerra de manobra, e que os avanços tecnológicos serviriam

para o aumento das capacidades de execução dos objetivos estratégicos a serem alcançados no mar (CASTEX, 1939, p. 695-719).

Sob um olhar mais amplo, Speller ressaltou que Mahan e Corbett não propunham leis imutáveis, e sim sugeriram características gerais da estratégia marítima e combate naval, a partir de princípios estratégicos que não deveriam ser aplicados enquanto leis. Ademais, ambos pensadores teriam se utilizado de estudos do passado para se compreender as características particulares do poder e estratégia marítima de modo geral (SPELLER, 2014, p. 39). Com efeito, Geoffrey Till enfatizou também a dificuldade em se obter o controle total dos mares prevendo neste caso a utilização das manobras navais enquanto recurso a ser empregado de forma recorrente. Questionando assim a aplicabilidade das ideias de Corbett pelas Marinhas que não estivessem dispostas a serem configuradas com o propósito de obter algum tipo de preponderância marítima e capacidade de projeção de poder. Desta forma, sugeriu-se que o pensamento teórico de Raoul Castex, voltado para a manobra naval estratégica, se adequaria melhor nas Marinhas de capacidade militar intermediária, tendo em vista que os movimentos proporcionariam situações favoráveis ao evitar um embate direto contra uma Marinha com maiores capacidades. E assim, utilizando-se dos pensadores navais clássicos, compreende-se que as pequenas Marinhas poderiam inclusive apresentar uma relativa capacidade naval ofensiva, desde que estivessem posicionadas em locais favoráveis (TILL, 2009, p. 39-65).

Portanto, dentre estes três pensadores navais clássicos, a abordagem teórica de Raoul Victor Castex pareceu ser a mais adequada para a realidade da Marinha brasileira em seu processo de transformação do poder naval. Embora Raoul Castex não estivesse entre os autores mais citados nas instituições de ensino da Marinha, as ideias deste pensador estiveram presentes nas produções ideacionais de Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores. A proposta de configuração de uma Marinha equilibrada em suas capacidades ofensivas e defensivas identificada em Castex pode ser identificada também na exposição argumentativa de Vidigal e Flores conforme apresentado neste capítulo. E desta forma, a própria ideia de manobra naval enquanto movimento para se evitar o confronto direto com forças navais inimigas superiores esteve entre as principais preocupações dos pensadores militares brasileiros. Tanto é que ao propor uma Marinha equilibrada e com capacidades diversificadas, imaginou-se a configuração de um poder

naval moderado adequado para a realidade brasileira, de um país em desenvolvimento que desejava ser reconhecido como potência intermediária no cenário internacional.

2. Armando Amorim Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores: os fundamentos para um novo pensamento naval brasileiro

2.1. Fatores conjunturais que influenciaram na forma de se pensar a Marinha do Brasil nos anos de 1970

Antes de iniciar uma abordagem dos protagonistas da construção do pensamento naval brasileiro é necessária a apresentação, ainda que de forma concisa, do cenário político brasileiro e as interações do Brasil com o contexto internacional naquele período. Neste sentido, desde a presidência de Costa e Silva (1967-1969) percebe-se uma inflexão na política exterior do Brasil, que a partir daquele momento procurou utilizar-se do plano internacional para atender de forma suplementar o projeto desenvolvimentista brasileiro. Assumiu-se neste caso um novo modelo de inserção internacional baseado em concepções de poder identificadas com a ideia de autonomia nacional. Para tanto, o próprio Itamaraty reformulou suas estruturas e adaptou a formação de seus quadros, fornecendo ao governo chanceleres coerentes com a proposta autonomista. Inclusive, no governo Costa e Silva é que se percebe o deslocamento do conflito Leste-Oeste para as relações centro-periferia do sistema internacional, com esta leitura político-estratégica assinalando a importância de se ampliar as medidas de diálogo e cooperação entre os países do hemisfério Sul (CERVO, 2008, p. 397ss). E, portanto, compreende-se que nos anos de 1970 a existência de um pensamento autonomista não se tratava apenas de um pensamento unicamente da Marinha do Brasil. Era um pensamento compartilhado entre os diferentes setores das Forças Armadas com a própria diplomacia brasileira, que optou por um modelo autonomista, pautado no pragmatismo e no desenvolvimentismo, para a inserção internacional do Brasil no decorrer do regime militar.⁷⁰

⁷⁰ Existe uma extensa bibliografia sobre a política externa brasileira do regime militar brasileiro, e que indica o delineamento de um modelo de inserção internacional pautado no desenvolvimento interno do Brasil. Modelo este que incluía setores de interesse das Forças Armadas, em especial da indústria de armamentos. No caso da Marinha, o pensamento político autonomista/desenvolvimentista reforçou as expectativas de desenvolvimento do poder naval brasileiro. Entre os trabalhos de política externa brasileira do regime militar, ver os trabalhos: de VISENTINI, Paulo Fagundes. *A política externa do regime militar brasileiro*. 2ª ed. Porto Alegre: UFRGS, 2011; de CERVO, Amado Luiz Cervo; BUENO, Clodoaldo.

Particularmente no período correspondente aos anos de 1967 a 1974 uma série de mudanças aconteceram no cenário internacional, mudanças estas que influenciaram na forma de se pensar o papel do Brasil naquele contexto. A literatura especializada correspondente aos estudos sobre a Guerra Fria denominou aquele período como sendo um período de coexistência pacífica entre Estados Unidos e União Soviética, em conformidade com aquilo que o diplomata Araújo Castro⁷¹ entendia por congelamento do poder mundial.⁷² Assim, a conjuntura política internacional sinalizou uma diminuição na rigidez da bipolaridade estabelecida no imediato do pós-II Guerra. Em consequência do deslocamento do eixo Leste-Oeste para Norte-Sul, conforme Cíntia Vieira Couto os “(...) países do Terceiro Mundo, sem influência no Conselho de Segurança, começaram a utilizar as agências especiais econômicas, sociais e tecnológicas como espaços de discussão e decisão em relação ao desenvolvimento desigual” (COUTO, 2014, p. 93). E isso explica as medidas de cooperação do Brasil com os países das regiões da América Latina e da África, e que posteriormente seriam introduzidas na construção do pensamento naval brasileiro com o propósito de estabelecer uma maior aproximação da Marinha do Brasil com as Marinhas de países com litoral no Atlântico Sul.

Portanto, a elaboração de uma nova matriz para o pensamento naval brasileiro esteve inserida em um contexto específico, e deste modo entende-se que os aspectos de natureza política exerceram determinado grau de influência nos espaços institucionais e não institucionais vinculados com as produções ideacionais da Marinha brasileira. Em sintonia com este contexto político nacional e internacional brevemente apresentado, torna-se necessário o delineamento dos ambientes em que os militares Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores estavam inseridos, incluindo neste caso as suas interações institucionais e também as relações pessoais identificadas na medida do possível. E neste sentido, uma série de fatores conjunturais devem ser observados dentro de um complexo processo de interações de indivíduos com as instituições da Marinha e também de

História da política exterior do Brasil. 3ª ed. Brasília: UNB, 2008; e de SILVA, André Luiz Reis da; SVARTMAN, Eduardo Munhoz (orgs.). *Política externa brasileira durante o regime militar (1964-1985)*. Curitiba: Juruá, 2014.

⁷¹ Importante personagem da diplomacia brasileira e que influenciou nas produções ideacionais de Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores, frequentemente citado pelos dois pensadores em suas publicações nos anos de 1970.

⁷² Ver: CASTRO, José Augusto Araújo de. O continente americano dentro da problemática mundial. Publicação do Colégio Interamericano de Defesa, junho de 1971.

interação entre os próprios indivíduos que de algum modo compartilhavam determinados ideais.

Compreende-se assim que a construção do pensamento naval brasileiro e a proposta de uma nova matriz de pensamento a ser reproduzida e materializada necessitou antes de um processo de gestação de ideias. Ideias estas que apesar serem sistematizadas de modo propositivo pelos pensadores Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores não se tratavam de ideias isoladas sem influências externas. No próprio processo formativo destes dois pensadores quando matriculados na Escola de Guerra Naval é possível identificar uma série de fatores que contribuíram na forma de se pensar a Marinha no contexto dos anos de 1970 e posteriormente nas décadas seguintes. Do ponto de vista formativo, percebe-se nas produções textuais – em suas monografias, ensaios textuais, artigos em periódicos e livros – uma maior influência da literatura militar norte-americana⁷³ e britânica⁷⁴ ancoradas em recorrentes citações de Alfred Mahan e Julian Corbett, sobretudo, nas primeiras produções textuais resultantes de suas monografias apresentadas na Escola de Guerra Naval no Curso de Comando e Estado-Maior.

Apesar de as citações de autores militares franceses⁷⁵ não terem a mesma frequência se comparada com os escritos norte-americanos e britânico, a influência da obra de Raoul Castex pode ser identificada implicitamente na construção e exposição dos argumentos. Ao propor a estruturação de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas, Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores compreenderam a mobilidade dos meios navais no Atlântico Sul como algo comum entre as Marinhas intermediárias que enfrentassem Marinhas compostas por um número maior de

⁷³ Literatura norte-americana levantada com base nas frequentes citações encontradas nos textos de Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores nos anos de 1970. Autores/pesquisadores: Michael T. Klare; Edward Nicolae Luttwak; Bernard Brodie; Morton Halperin; John George Stoessinger; Ray Steiner Cline. Autores/militares: Alfred Thayer Mahan – oficial da Marinha dos EUA; James A. Barber – oficial da Marinha dos EUA; Bradford Dismukes – oficial da Marinha dos EUA; Joseph Caldwell Wylie – oficial da Marinha dos EUA; Waxwell Davenport Taylor – oficial do Exército dos EUA. Destaque também para as recorrentes citações de artigos da *Naval War College Review*.

⁷⁴ Literatura britânica levantada com base nas frequentes citações encontradas nos textos de Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores nos anos de 1970. Autores/pesquisadores: Julian Stafford Corbett; Ken Booth; James Cable; Michael Eliot Howard; Neville Brown. Autor/militar: Peter Gretton – oficial da Royal Navy.

⁷⁵ Literatura francesa levantada com base nas frequentes citações encontradas nos textos de Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores nos anos de 1970. Autores/militares: Guy Méry – oficial do Exército francês; André Beaufre – oficial do Exército francês. Com relação aos periódicos frequentemente citados destaque para a *Revue Défense Nationale*.

embarcações. Pensamento este que se consolidou no decorrer das décadas seguintes conforme afirmaram algumas autoridades da Marinha, ex-Ministros e ex-Comandantes, que ao serem entrevistados enfatizaram a importância estratégica de se explorar a mobilidade dos meios navais no Atlântico Sul. E neste caso, as manobras deveriam cobrir toda a extensão do território marítimo brasileiro, assim como, em situações de conflito, evitar o confronto direto com Marinhas de maior capacidade ofensiva.⁷⁶

Ademais, outro importante aspecto a ser lembrado trata-se da importância da Escola de Guerra Naval não apenas como instituição subordinada ao Estado-Maior da Armada, e sim enquanto espaço de promoção e consolidação de parâmetros para se pensar a Marinha brasileira. Primeiro porque parte do processo formativo de Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores aconteceu nos cursos oferecidos da Escola de Guerra Naval e atividades dentro desta instituição de ensino. E, segundo porque a construção do pensamento naval se manteve de modo contínuo nos espaços de produção ideacional da Escola de Guerra Naval através de seus cursos e nas atividades extracurriculares previstas pela instituição. Dentre estas atividades extracurriculares destaque para a participação de palestras proferidas em outras instituições militares de ensino, que proporcionavam a interação dos alunos oficiais com diferentes espaços para o debate de ideias. Em uma destas ocasiões, no mês de junho de 1971, o diplomata brasileiro João Augusto de Araújo Castro proferiu uma palestra intitulada *Congelamento do Poder Mundial* na Escola Superior de Guerra. Palestra esta que posteriormente seria recorrentemente citada nas produções textuais publicadas por Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores em seus livros e em artigos de revistas militares. Aqui, se percebe a afinidade de Vidigal e Flores com as ideias de Araújo Castro tendo em vista a utilização de algumas expressões e termos criados pelo diplomata brasileiro, a exemplo da própria ideia de congelamento do poder mundial.

Neste processo formativo, é importante destacar ainda um personagem que influenciou Mario Cesar Flores no seu processo de formação e aperfeiçoamento dentro da Escola de Guerra Naval. Em monografia produzida no Curso de Comando e Estado-Maior na Escola de Guerra Naval, no ano de 1971, Mario Cesar Flores remete uma nota

⁷⁶ Esta linha de pensamento foi identificada e confirmada nas entrevistas realizadas com as seguintes autoridades da Marinha do Brasil: o ex-Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira; o ex-Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho; e o ex-Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto.

de agradecimento ao seu instrutor/professor João Carlos Gonçalves Caminha por conta dos trabalhos de pesquisa realizados por Caminha na EGN. Trabalhos estes que teriam auxiliado nos estudos formativos de Mario Cesar Flores no decorrer de seu curso na Escola de Guerra Naval.⁷⁷ E de fato, ao ler os primeiros ensaios de Mario Cesar Flores dos anos de 1970 percebe-se a influência de Caminha⁷⁸ nos seus escritos quando se tratando daqueles que deveriam ser os princípios teóricos básicos da estratégia naval brasileira. Algo que, no plano teórico e conceitual, pode ser evidenciado na comparação/aproximação das ideias publicadas por Mario Cesar Flores em *Panorama do Poder Marítimo Brasileiro* com João Carlos Gonçalves Caminha em *Delineamentos da Estratégia*.

Ambos os pensadores compartilharam a ideia de um relativo controle/comando do mar e as vantagens estratégicas em obtê-lo. Neste sentido, Caminha contribuiu com a construção do pensamento naval brasileiro a partir de uma sistematização teórica e delimitação de conceitos navais, atuando principalmente no processo formativo dos alunos da Escola de Guerra Naval. A obra de Caminha conduz o leitor a um debate teórico em relação aos elementos centrais da estratégia naval contemporânea. Por sua vez, ao se utilizar do debate teórico de Caminha, Mario Cesar Flores publicou ideias de forma propositiva e não formativa, apontado para a necessidade de uma Marinha composta por meios navais diversificados. Inclusive, em *Panorama do Poder Marítimo Brasileiro* percebe-se de modo complementar algumas características do pensamento de Julian Corbett e de Raoul Castex ao relativizar o domínio do mar, tendo por opção a

⁷⁷ Nota de agradecimento de Flores ao então comandante Caminha publicada na monografia de Flores em 1971: “Além de contribuições oriundas das referências acima, o presente muito deve ao trabalho ESTRATÉGIA, do CMG João Carlos Gonçalves Caminha, ora em estudos na EGN”. Ver: FLORES, Mario Cesar. *A guerra naval*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso de Comando e Estado-Maior (C-CEM). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (2-B-63). Rio de Janeiro/1971c.

⁷⁸ Para melhor ilustrar este episódio, João Carlos Gonçalves Caminha foi instrutor/professor nos cursos da Escola de Guerra Naval nos anos de 1970. Período em que concentrou seus esforços intelectuais no sentido de estabelecer os elementos por ele considerados centrais para a elaboração do pensamento naval brasileiro. Inicialmente, Caminha realizou estudos e debates na EGN com o propósito de sistematizar os princípios de seu pensamento. E, após a produção de alguns ensaios textuais na EGN e na Revista Marítima Brasileira Caminha publicou uma obra organizada em três volumes intitulada *Delineamentos da Estratégia*. No volume III desta obra é possível identificar esta aproximação de pensamento com Flores no seu livro *Panorama do Poder Marítimo Brasileiro*. Contudo, é necessário observar que o livro de Flores foi publicado no ano de 1972 e que o livro de Caminha foi publicado em 1983, e neste caso a influência de Caminha aconteceu no período em que foi instrutor/professor de Flores na Escola de Guerra naval no ano de 1971. Ver: CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *Delineamentos da Estratégia*. Volume 3. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1983, p. 41s.

concentração e/ou manobra dos meios navais da Marinha. Nas palavras de Mario Cesar Flores:

“Domínio do mar significa conhecimento e controle do que se passa no mar. Não se trata de ocupação, pois a mobilidade do Poder Naval lhe permite atuar onde for necessário, na ocasião oportuna. [Assim] (...) faz-se necessário o emprego de Poder Naval dotado de meios de superfície, aeronavais e submarinos, capaz de destruir o Poder Naval inimigo no mar, ou destruí-lo, neutralizá-lo ou contê-lo nas bases. (...) O domínio do mar não é condição essencial à vitória, nem sua perda causa inevitável derrota.” (FLORES, 1972, p. 169).

Paralelamente a isso, a própria Escola de Guerra Naval passou por uma importância ampliação de seu espaço físico a partir da sua transferência para as novas – e atuais – instalações inauguradas em 30 de abril de 1970.⁷⁹ Transferência de local que de certa forma proporcionou novas expectativas do ponto de vista das produções ideacionais e o papel da Escola de Guerra Naval neste processo. Após o processo formativo de Vidigal e Flores, compreende-se que os ambientes institucionais da Marinha foram influenciados por estes dois pensadores, de modo particular os espaços frequentados por eles no decorrer de suas carreiras militares. As suas produções ideacionais não se limitaram apenas ao debate de ideias, e sim continham um conteúdo propositivo para a configuração do poder naval brasileiro. Com efeito, tanto Armando

⁷⁹ Antes desta transferência de local, desde 1935 a Escola de Guerra Naval esteve sediada no sexto andar do Edifício Almirante Tamandaré, no prédio onde funcionava o antigo Ministério da Marinha. Ver: <https://www.marinha.mil.br/egn/historico>. Último acesso em 11 de abril de 2023.

Amorim Ferreira Vidigal⁸⁰ quanto Mario Cesar Flores⁸¹ ocuparam uma série de importantes cargos de chefia, comando e diretoria – a exemplo da diretoria da Escola de Guerra Naval⁸² – e no caso de Mario Cesar Flores o próprio Ministério da Marinha. Isso

⁸⁰ *Armando Amorim Ferreira Vidigal* ingressou na Escola Naval como aspirante em março de 1946 e foi declarado guarda-marinha em dezembro de 1951. Foi promovido a segundo-tenente em abril de 1953. Em outubro de 1966 foi nomeado oficial-de-gabinete do ministro da Marinha, almirante Zilmar Araripe Macedo. Em fevereiro do ano seguinte foi designado para representar o ministro da Marinha junto à Comissão para Estudo do Programa de Construção Naval. Em março de 1968, matriculou-se no curso de Comando e Estado-Maior da Escola de Guerra Naval, concluído em julho. Em setembro foi designado para integrar a Organização Marítima Consultiva em Londres, Inglaterra. Foi promovido em outubro de 1970 a capitão-de-mar-e-guerra. Em novembro foi nomeado comandante da Base Naval de Aratu, na Bahia. Em janeiro de 1973, foi dispensado da Base Naval de Aratu, por ter sido indicado para o curso da Escola Superior de Guerra, que concluiu em dezembro. Em janeiro de 1974, foi designado oficial-de-gabinete do Ministro da Marinha, almirante Adalberto de Barros Nunes. Em abril foi transferido das funções de oficial para as de subchefe do mesmo gabinete. Promovido a contra-almirante em julho de 1977, foi nomeado no mês seguinte para comandar a Força de Apoio Logístico. Assumiu ainda nesse mês a chefia do Estado-Maior da Esquadra, função que exerceu cumulativamente. Em fevereiro de 1980, foi nomeado diretor do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha. Permaneceu na diretoria desse centro até abril de 1982, quando foi indicado para assumir a diretoria da Escola de Guerra Naval. Em novembro de 1982 foi promovido a vice-almirante. Em novembro do ano seguinte recebeu a nomeação para o cargo de comandante do III Distrito Naval. Ocupou o cargo até o mês de abril de 1985, tendo sido transferido para a reserva remunerada em julho do mesmo ano. Foi professor do Centro de Estudos de Política e Estratégia da Escola de Guerra Naval. Verbetes publicados pelo CPDOC/FGV – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil Ver: <https://www18.fgv.br/CPDOC/acervo/dicionarios/verbetes-biografico/armando-amorim-ferreira-vidigal>. Último acesso em 06 de março de 2023.

⁸¹ *Mario Cesar Flores*, aspirante à Marinha de Guerra ingressou na Escola Naval em março de 1947. Guarda-marinha em abril de 1952, foi promovido a segundo tenente em maio do ano seguinte. Em outubro de 1971, foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra. Em janeiro de 1973 assumiu o comando da Base Naval de Aratu, em Salvador, função que acumulou a partir de agosto de 1974 com o comando do Grupamento Naval do Leste, cargos que manteve até fevereiro de 1975. Em novembro deste 1978 foi promovido a contra-almirante. De agosto de 1982 a janeiro de 1984 comandou a Força de Apoio da Marinha. Em janeiro de 1984 foi designado diretor da Escola de Guerra Naval (EGN). Em março tornou-se vice-almirante. Designado diretor do Ensino da Marinha, acumulou os dois cargos de fevereiro a dezembro de 1986. Em março de 1987 assumiu o comando da Esquadra e em novembro foi promovido a almirante-de-esquadra. Designado diretor-geral do Material da Marinha em dezembro, acumulou as funções durante 18 dias, só se desligando da Esquadra em janeiro de 1988. De março de 1989 a março de 1990, sob a presidência de José Sarney (1985-1990) e sendo Ministro da Marinha Henrique Saboia, exerceu a chefia do Estado-Maior da Armada. Com a posse do presidente Fernando Collor de Melo (1989-1992) ascendeu ao Ministério da Marinha. Após a renúncia de Collor, em outubro de 1992, Mario Cesar Flores deixou a pasta da Marinha por conta da completa reforma ministerial que se seguiu à posse de Itamar Franco (1992-1994), em 02 de outubro. Flores foi o único integrante da equipe do primeiro escalão do presidente afastado convidado a permanecer no novo governo, nomeado para a Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE). Em dezembro de 1994, ao final do governo Itamar Franco, foi desligado da chefia da SAE. Verbetes publicados pelo CPDOC/FGV – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. Ver: <https://www18.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbetes-biografico/flores-mario-cesar>. Último acesso em 06 de março de 2023.

⁸² Entre os diretores da Escola de Guerra Naval identificados com o pensamento autonomista dentro da Marinha brasileira destaque para: Henrique Saboia de 07/07/1977 a 04/01/1980; Armando Ferreira Vidigal de 08/05/1981 a 27/12/1983; e Mario Cesar Flores 27/12/1983 a 16/05/1986. Para consultar a lista completa

fez com que suas produções ideacionais se mantivessem com relativa frequência nos espaços institucionais sob suas responsabilidades e autoridade, de modo que as suas ideias não se limitassem apenas ao debate intelectual dentro da Marinha brasileira.

2.2. A estrutura do sistema internacional e o relativo equilíbrio de poder entre potências conforme Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores

As ideias de Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores com relação à estrutura do sistema internacional mantiveram-se de forma convergente no decorrer dos anos, principalmente, no período da Guerra Fria. Com isso, entende-se que faz sentido tornar os dois autores uma unidade de pensamento dentro da Marinha brasileira. Inclusive, percebe-se determinada complementaridade de ideias nos textos individuais destes dois militares. Dito isso, para Vidigal e Flores, os anos de 1970 inauguraram uma série de fatores que combinados deterioraram a proposta de segurança coletiva continental liderada pelos Estados Unidos. Assim, o emergente sistema multipolar da década de 1970 teria apontado para o surgimento de um sistema internacional delineado por diferentes níveis de influência das duas grandes superpotências com as demais potências e centros regionais de poder. Por outro lado, entendia-se também que o processo de implantação de uma ordem mundial baseada em centros regionais de poder potencializava ainda mais as instabilidades locais, realidade esta que incluía o Brasil e sua relação com a América Latina. Com os centros de poder podendo ser tolerados e/ou estimulados na medida em que poderiam contribuir para a estabilidade internacional, especialmente sob a arbitrariedade das superpotências e/ou pelos próprios centros regionais de poder (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 18-22). De modo geral, se tratavam de elementos que reforçaram um novo pensamento militar brasileiro pautado em uma maior possibilidade de ocorrerem guerras regionais limitadas, delineadas pela revitalização de tensões oriundas de outros períodos históricos.

Utilizando-se da expressão “congelamento do poder mundial” atribuída ao diplomata Araújo Castro, Vidigal e Flores apontaram para os riscos deste “congelamento” de poder. Salientou-se de forma preocupante que o sistema internacional ao ser ajustado por parte da moderação das superpotências, em suas respectivas áreas de influência e

de ex-Diretores da Escola de Guerra Naval, ver: <https://www.marinha.mil.br/egn/diretores>. Último acesso em 11 de abril de 2023.

segurança, faria com que interesses em comum fossem compactuados entre as duas superpotências, a exemplo do direito do uso do mar e a liberdade de navegação. Diante deste contexto, os dois pensadores observaram que a solução deste impasse estaria no estabelecimento e fortalecimento de centros regionais de poder, capazes de atenuar a preponderância dos Estados Unidos e da União Soviética. Compreendia-se que a ordem internacional ao atender os requisitos estabelecidos por parte das potências hegemônicas tornaria mais frágil os contenciosos por parte dos países não identificados com as estruturas de poder estabelecidas. Cenário este que se agravaria considerando a inexistência de arranjos institucionais regionais para a resolução das tensões e conflitos entre os países insatisfeitos com a ordem internacional.⁸³ Tendo em vista estes fatores, o pensamento de Vidigal de Flores deve ser compreendido a partir de uma proposta voltada para a resolução de tensões e conflitos regionais sem necessariamente depender da tutela das grandes potências militares.

Ademais, afirmou-se que algumas das tensões entre países continuariam estimulando soluções através do emprego da força militar, desde que as ações desta natureza não comprometessem a estabilidade internacional e os interesses das potências centrais de modo geral. Apesar da distensão política e entendimentos entre norte-americanos e soviéticos, acreditava-se que o avanço do socialismo fazia do Brasil um país vulnerável indiretamente, em decorrência das estratégias autonomistas de outros países apoiados pela URSS. E neste sentido, Vidigal e Flores descreveram como antagônicas as relações do Brasil com os Estados Unidos no decorrer dos anos de 1970. Isso porque avaliava-se naquele momento a diminuição da dependência tecnológica brasileira nas áreas militar e nuclear, com o propósito de obter um maior protagonismo da Marinha na proteção dos recursos marítimos do país. A partir destas vulnerabilidades, pensou-se a formulação de um poder militar flexível e eficiente, com potencial para prover o respaldo necessário nas ações que atendessem os interesses do Brasil. Algo que, conforme Vidigal e Flores, deveria acontecer de forma pragmática, sem gerar qualquer interpretação de agressividade, ou então, ser vista como medida desafiante às grandes potências (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 41s).

⁸³ Os problemas e ameaças internacionais apontados como de maior preocupação para os países em desenvolvimento naquele contexto foram: (i) o consumo dos recursos naturais e a pressão sobre os seus detentores; e (ii) a exploração dos recursos do fundo dos oceanos e da Antártica. Ver: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira; FLORES, Mario Cesar. *Desenvolvimento do poder naval brasileiro*. Tópicos para debate. Brasília, DF: sem edição/Confidencial, março de 1976, p. 22-25.

No final dos anos de 1970 as autoridades navais brasileiras consideravam um conflito direto entre as duas superpotências como algo cada vez mais improvável, pensamento este que permaneceu no decorrer dos anos de 1980. E aqui, Armando Vidigal afirmou que o desencadeamento de uma guerra generalizada entre as duas superpotências militares resultaria em um conflito nuclear de consequências inimagináveis para ambos os lados. Por conta disso, os conflitos com maiores probabilidades de acontecer seriam aqueles envolvendo as pequenas e médias potências, e que apesar de restritos em suas respectivas regiões poderiam contar com a intervenção militar dos Estados Unidos e/ou da União Soviética. No contexto da Guerra Fria, Vidigal enfatizou ainda que os conflitos locais não envolveriam somente os países de determinada região, devido a uma possível participação das superpotências em suas respectivas áreas de influência global. Sendo este considerado um dos aspectos da guerra moderna que teria feito com que se intensificasse na Marinha a importância do desenvolvimento tecnológico direcionado para um poder militar convencional sofisticado e diversificado, pautado na flexibilidade e capacidade de resposta rápida e violenta, sem oferecer muita margem de manobra ao adversário (VIDIGAL, 1982a, p. 03s).

Voltando para a leitura do cenário internacional, Armando Vidigal destacou também que durante as décadas de 1970/80 foi possível perceber uma redução das oportunidades de as superpotências usarem suas Forças Armadas contra os Estados menores. E neste sentido, elencou três fatores que reforçariam esta afirmação: a mútua neutralização das superpotências; as repercussões políticas de uma ação coercitiva ostensiva; e a capacidade dos Estados costeiros de desenvolverem uma defesa ativa em suas águas territoriais contra ameaças vindas do mar, em razão do emprego de mísseis. Para Vidigal a distensão de poder entre Estados Unidos e União Soviética teria representado uma inibição para as duas superpotências. Inibição esta que deveria ser compreendida dentro de um cenário de ações em que poderiam acontecer medidas coercitivas nas áreas de interesse vital por parte de uma das duas superpotências. Afirmando que nos casos de uma das superpotências atuarem contra um pequeno Estado, a tendência poderia ser de neutralidade por parte da outra superpotência por questões políticas e de interesses próprios, e que serviriam para a manutenção do *status quo* dos dois países (VIDIGAL, 1982a, p. 34).

2.3. As prováveis ameaças e a posição do Brasil no contexto da Guerra Fria avaliadas por Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores

Nas publicações realizadas nos anos de 1970, Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores atentaram para o fato de as potências militares estarem evitando grandes conflitos, de modo que ao menos se limitassem as hostilidades e a radicalização dos efeitos de conflitos de grandes dimensões. Para isso, as potências teriam se utilizado das organizações internacionais e das intervenções militares diretas características dos conflitos regionais de curta duração. Em resposta a essa tendência de guerras regionais, reforçou-se a importância da dissuasão militar como sendo o principal componente do poder moderador das relações internacionais. Sob a perspectiva do quadro político internacional, segundo Vidigal e Flores, o processo de formulação da estratégia militar brasileira deveria considerar como improvável – mas não impossível – uma guerra convencional ou nuclear generalizada entre Estados. A partir deste pensamento, não se descartou o cenário de uma possível agressão militar de uma grande potência contra o Brasil, dadas as circunstâncias de imprevisibilidade daquele contexto mundial. Respeitando os limites da capacidade do poder militar brasileiro, salientou-se que a participação do Brasil em conformidade com a ordem internacional deveria considerar os conflitos de menor nível na formulação de sua estratégia, especialmente quando se referindo às dinâmicas da sua geopolítica regional (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 28s).

Para Vidigal, os anos finais da década de 1970 evidenciaram um novo despertar da consciência marítima brasileira, com este retorno à maritimidade podendo ser identificado nos debates a respeito das principais jazidas nacionais de petróleo na plataforma continental, e que potencializariam o desenvolvimento do país. Na visão de Vidigal, a maritimidade destacada dependeria de o Brasil estar presente no continente africano e Antártica. Isso porque estas duas regiões eram vistas como centrais para o protagonismo brasileiro e seu posicionamento internacional, com as maiores vulnerabilidades estratégicas sendo assim associadas ao uso do mar e à própria dimensão territorial continental do Brasil (VIDIGAL, 1985a, p. 120s). Percebe-se neste sentido que o pensamento político-estratégico de perfil autonomista incrementou as produções ideacionais envolvendo o desenvolvimento de material e dos meios navais da Marinha brasileira, de forma que atendessem a proposta de diminuição da dependência externa na área tecnológica naval.

Ademais, os antagonismos regionais deveriam receber maior atenção por parte do Brasil por questões de proximidade geográfica, para assim não depender de intervenções da ordem internacional, ou então, da criação de mecanismos de segurança coletiva. E neste sentido, afirmou-se que as condições adequadas para a segurança brasileira deveriam ser criadas pelo próprio país, mesmo se fossem percebidas como um risco por parte das superpotências. Naquele contexto dos anos de 1970, a Bacia do Prata era considerada uma potencial área de tensões, um reflexo das dificuldades entre Brasil e Argentina sobre o aproveitamento das águas dos rios internacionais daquela região. Somando-se a isso, observou-se que o próprio desenvolvimento brasileiro gerava dificuldades nas relações do Brasil com os países da região, por se sentirem ameaçados diante de uma maior preponderância brasileira na América do Sul. Por conta disso, optou-se por um modelo de política conciliatória e pacífica baseada na cooperação com os demais vizinhos, de modo que a aproximação do Brasil com a Argentina evitasse a criação de sub-regiões na América do Sul sob a liderança daquele país. Contudo, é importante destacar que naquele período, a concepção político-estratégica de Vidigal e Flores previa um preparo militar capaz de responder as crises e/ou instabilidade regional originárias nos países vizinhos, com exceção da Argentina, mesmo que estas não representassem real ameaça ao Brasil (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 43s).

Neste cenário, enfatizou-se que a ameaça maior vinha da possibilidade de formação de subgrupos entre os países da região, particularmente por parte daqueles que apresentavam determinada hostilidade ao Brasil. Problema que inclusive poderia ser intensificado caso esse conjunto hipotético de países apostasse na liderança regional argentina, fazendo assim com que as ações políticas do Brasil se direcionassem no sentido de evitar um conflito com a Argentina e/ou com os subgrupos de países sul-americanos. E, portanto, qualquer litígio entre os países da América do Sul era motivo de preocupação para a estabilidade regional, algo que segundo os militares brasileiros poderia ser agravado por conta das ações insurgentes associadas ao comunismo. De toda forma, assinalou-se que os problemas apontados acima eram problemas de natureza política e que poderiam ser resolvidos utilizando-se de recursos diversos e não necessariamente de emprego da força militar. E para as situações de decisivo emprego da força, reforçou-se a ideia de que o Brasil deveria contar com um poder militar adequado para dar suporte e prover os seus interesses, e neste caso a América do Sul é vista como uma região de responsabilidade do Brasil (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 44ss).

De modo geral, avaliou-se o fato de as potências médias enfrentarem determinados condicionamentos no estabelecimento de seu poder militar, e que inevitavelmente acabavam impactando no desenvolvimento tecnológico destes países.⁸⁴ No caso do Brasil, compreendia-se que na medida em que os interesses marítimos aumentassem seria reforçada ainda mais a importância da Marinha enquanto parcela do poder militar do país. E neste sentido, diferentes formas de emprego do poder naval foram avaliadas a partir da ampliação e diversificação dos seus meios. Tendo em vista que estes meios navais deveriam ser empregados tanto nos cenários de guerra quanto de paz, de forma que atendessem as expectativas de seu emprego com fins políticos (VIDIGAL, 1982a, p. 04ss). Tratava-se de um pensamento que acrescia a relevância da Marinha brasileira no contexto político internacional dos anos de 1970, contexto este que continuava sob forte influência das superpotências militares em suas respectivas áreas estratégicas.

E, por fim, adentrando no preparo da Marinha do Brasil, destacou-se a necessidade de configuração de um poder naval com capacidade para defender o território marítimo brasileiro contra hipotéticas ações navais realizadas por países considerados militarmente superiores. Para tanto, observou-se a potencialidade de se impor através da inibição estratégica de uma parcela do poder militar total do inimigo, por meio da concentração das forças defensivas atuantes apenas em uma das áreas de litígio. E desta forma, a superioridade local de uma Marinha relativamente menor é compreendida dentro de uma concepção de movimento estratégico a ser empregado pelos países em desenvolvimento de modo geral, incluindo aqui a Marinha brasileira. Para se obter uma melhor compreensão desta afirmação fundamentada na ideia de superioridade local de forças navais, mencionou-se por exemplo o episódio da “Guerra da Lagosta” em 1963 entre Brasil e França. De acordo com Armando Vidigal, naquela ocasião os franceses tiveram

⁸⁴ De acordo com Armando Vidigal estes seriam os elementos que influenciavam diretamente no desenvolvimento do poder militar das potências médias: (i) *a estratégia de desenvolvimento* – econômico e político – adotada pelo país, considerando os seus graus e níveis de ameaças identificadas, riscos aceitáveis e objetivos políticos; (ii) *a hipótese de conflito regional*, que tornaria preponderante a definição do poder militar dos países envolvidos; (iii) *os fatores inibitórios* conforme o alto custo do armamento moderno a ser adquirido, o seu elevado poder de destruição, imensos gastos e prejuízos – economicamente desastrosos; e (iv) *a ação internacional* na tentativa de eliminar qualquer foco de desequilíbrio político e econômico global. Ver: (VIDIGAL, 1980, p. 04ss).

que revisar suas posições para evitar uma escalada de conflito, em que os riscos não corresponderiam ao que estava em disputa (VIDIGAL, 1982a, p. 35s).

2.4. Os desafios apontados por Vidigal e Flores para a defesa do Brasil e o preparo da Marinha brasileira

A partir das produções ideacionais a respeito do sistema internacional e a posição do Brasil, alguns fatores foram elencados por serem considerados condicionantes para a estratégia naval brasileira. Neste sentido, Vidigal e Flores (1976) observaram que o arsenal nuclear das superpotências tornou necessária a revisão dos conceitos de emprego do poder militar, incluindo a utilidade deste enquanto instrumento de consecução dos objetivos políticos do país. Entendia-se que para a manutenção do sistema político internacional, as superpotências evitariam os conflitos que potencializassem crises intensas, e que então comprometessem o equilíbrio estratégico americano-soviético. Por outro lado, e de acordo com os dois pensadores, as guerras regionais e limitadas poderiam sofrer algum tipo de interferência por meio da participação direta ou indireta de uma das duas superpotências, que por sua vez manteriam seus interesses de assegurar o balanceamento de poder estabelecido no plano internacional. A partir desta realidade, afirmou-se que as guerras regionais envolveriam objetivos limitados, com este tipo de conflito tornando-se o mais provável para as décadas seguintes. Tratava-se de uma configuração de poder que, para Vidigal e Flores, teria iniciado um novo sistema político de relativa multipolaridade antes mesmo do fim da Guerra Fria (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 25-28).

Para Armando Vidigal e Mario Cesar Flores, a interdependência entre Estados por conta dos avanços tecnológicos e industriais deveria ser adotada pelo Brasil no seu modelo de inserção mundial. No entanto, embora fosse uma característica do sistema internacional, afirmou-se que a interdependência do país não deveria ocorrer de forma unilateral com as potências mundiais, devido aos riscos de se estar sujeito a medidas compulsórias por parte dos países industrializados. Isso porque o desenvolvimento brasileiro daquele período estava associado com a necessidade de um sistema de defesa para o país. Estratégia esta que tinha por objetivo diminuir os níveis de dependência do país e entendia como acertada a aproximação do desenvolvimento industrial com a segurança nacional, vista como algo cíclico. E neste sentido, assinalou-se que na medida

em que o Brasil se desenvolvesse novos antagonismos poderiam surgir ou aumentar no campo externo, seguido por uma restrição de produtos importados e/ou não acesso a determinadas tecnologias sensíveis, principalmente no setor militar (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 31-34).

Nesta conjuntura, duas hipóteses de emprego do poder naval foram mencionadas durante os anos de 1970. A primeira previa a utilização da Marinha brasileira para proteger os recursos do mar que julgasse seus, nesta primeira hipótese, considerou-se como pouco provável qualquer reação armada decisiva entre duas, ou mais, Marinhas. Isso, mesmo quando se tratava de casos de interrupção do tráfego marítimo em que haveria a possibilidade de as demais potências responderem aos seus interesses através do uso da força, ao não aceitar qualquer agressão unilateral e contínua. E, na segunda hipótese de emprego do poder naval brasileiro, estabeleceu-se a atuação da Marinha de forma associada aos interesses distantes do Brasil, a exemplo da proteção do tráfego marítimo brasileiro no Golfo Pérsico. Para esta questão de cerceamento do tráfego marítimo adotou-se uma linha de pensamento que apontava para o fato de a navegação brasileira não ser a única a ser afetada, e neste caso as respostas a serem adotadas partiriam de decisões compartilhadas em nível global. Em decorrência destas duas hipóteses mencionadas, acreditava-se que toda cooperação brasileira no plano militar diante de algum cenário de conflito deveria analisar antecipadamente a situação e desta forma avaliar os prováveis desencadeamentos de sua participação, incluindo assim os resultados positivos e/ou negativos para o Brasil (VIDIGAL; FLORES, p. 1976, p. 41ss).

Em 1972, Mario Cesar Flores destacou o fato de os Estados Unidos terem influenciado na forma de diferentes Marinhas se organizarem e atuarem no cenário político internacional. No caso do Brasil, entendia-se que essa influência estava gerando impactos negativos na formulação do pensamento naval brasileiro. Conforme Flores, tratava-se de uma situação que gerava desconforto e insatisfação entre os oficiais superiores mais jovens. Em resposta a esta realidade, as insatisfações mencionadas ocasionaram um processo de mudanças de pensamento dentro da Marinha brasileira. Assim, em consequência deste processo de mudanças, foram elaboradas novas concepções para o preparo e emprego do poder naval do país, sob uma perspectiva mais autonomista nos aspectos político-decisórios e de desenvolvimento tecnológico. Desta forma, inaugurou-se nos anos de 1970 um novo debate envolvendo as necessidades da

Marinha do Brasil em relação aos problemas internacionais, com ênfase para as questões regionais de defesa (FLORES, 1972, p. 117).

Neste sentido, o processo de formulação de uma nova matriz de pensamento procurou analisar quais seriam os interesses e os cenários de atuação da Marinha brasileira no plano político internacional. Percebe-se, a partir de então, certo afastamento da Marinha do Brasil em relação ao pensamento estratégico norte-americano para a América do Sul, pensamento este que previa virtualmente um sistema coletivo de defesa regional liderado pelos Estados Unidos. Mais precisamente com relação ao desenvolvimento do poder naval brasileiro, este sistema coletivo era considerado limitante visto que era pautado por uma estratégia naval preocupada apenas com eventuais conflitos antissubmarino no Atlântico Sul, com base nas tensões americano-soviéticas. E desta forma, o gradual afastamento das hipóteses de conflito delimitadas exclusivamente para o cenário da Guerra Fria e correspondente liderança dos Estados Unidos implicaram em novas demandas, por uma maior capacitação do poder naval brasileiro (FLORES, 1972, p. 118).

Ao seguir a mesma linha de pensamento, no início da década de 1980 o processo de construção do pensamento naval brasileiro antecedeu de certo modo o final da Guerra Fria ao prever a configuração de um sistema internacional multipolar. Aqui, entendia-se que o Brasil deveria priorizar as circunstâncias regionais, e que por ser uma potência emergente estaria mais exposta aos conflitos entre os países das esferas Norte-Sul e não mais Leste-Oeste. Naquele contexto percebe-se inclusive uma maior reaproximação entre os países sul-americanos. Particularmente, as tensões entre a Argentina e o Brasil haviam sido amenizadas em 1979 com a assinatura do Tratado Tripartite envolvendo os dois países e o Paraguai, para que se inaugurasse um novo modelo de cooperação regional. E ainda com relação aos conflitos regionais, em 1982 a Guerra das Falklands/Malvinas entre Argentina e Reino Unido consolidou o pensamento militar brasileiro referente ao Atlântico Sul e os conflitos entre os países Norte-Sul e não mais em decorrência da Guerra Fria. Evidenciou-se naquele conflito que os interesses dos Estados Unidos em relação à OTAN eram prioritários, e que o TIAR não servia para a defesa do Brasil, da mesma forma que não atendeu ao apelo argentino durante aquela guerra (VIDIGAL, 2002, p. 27s).

Para além do armamento nuclear, o desenvolvimento de novas tecnologias teria influenciado profundamente as modernas concepções político-estratégicas do Brasil.⁸⁵ Por outro lado, conforme Armando Vidigal, o emprego do poder nuclear colocava em risco a própria sobrevivência da humanidade, e por conta disso atribuiu-se a esse tipo de armamento o papel preponderante na estratégia das duas superpotências e na regulamentação da ordem mundial. Desta forma, embora a multipolaridade fosse considerada uma tendência do sistema internacional no início da década de 1980, esta seria uma realidade apenas quando os polos de poder regionalizados conseguissem desenvolver as suas próprias capacidades militares baseadas em suas respectivas capacidades econômicas. Neste cenário, os países do Terceiro Mundo disporiam de alguma margem de manobra no campo internacional, especialmente naqueles setores em que os interesses dos EUA e da URSS não fossem conflitantes ou de modo que não se tornassem coincidentes (VIDIGAL, 1982a, 01s).

3. A nova matriz do pensamento naval brasileiro: concepções para o emprego do poder naval e a criação de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas

3.1. A reformulação de concepções e o estabelecimento de uma nova matriz de pensamento naval a ser adotada pela Marinha do Brasil

Em meio aos fatores político conjunturais e influências no processo formativo de Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores anteriormente apresentados, nos anos de 1970 um grupo de oficiais composto por capitães-de-mar-e-guerra e capitães-de-fragata vinculados à Escola de Guerra Naval começaram a questionar a forma de se pensar a configuração da Marinha brasileira. E que naquele contexto concentrava suas preocupações somente com a ameaça submarina e o emprego dos Fuzileiros Navais nas questões de segurança interna. Questionamentos que se fortaleceram com a distensão

⁸⁵ No aspecto naval cinco pontos foram destacados por Armando Ferreira Vidigal: (i) a propulsão nuclear, que proporcionou uma nova dimensão ao submarino; (ii) os avanços contínuos dos mísseis e de seus sistemas de lançamento e controle; (iii) o aumento do raio de ação dos aviões, que resultou em uma maior utilização da aviação baseada em terra sobre o mar; (iv) o emprego de torpedos de longo alcance, guiados contra o alvo selecionado; e (v) as possibilidades da moderna guerra eletrônica. Ver: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *O emprego político do poder naval*. Rio de Janeiro: sem edição/publicação interna da Escola de Guerra Naval, 1982a, p. 01s. Biblioteca da Escola de Guerra Naval – Cad. 81969. Ex: 96758.

entre Estados Unidos e União Soviética durante a década de 1970. Assim, simultaneamente com as propostas de potência emergente e o milagre econômico daquela época debatidas no campo político governamental, enfatizou-se a ideia de uma grande Marinha oceânica, que faria do Brasil um país de influência na ordem global a partir da utilização de seu poder naval (FLORES, 2002, p. 07s).

Entre os principais entusiastas deste grupo de oficiais da Escola da Guerra Naval estavam: Mario Cesar Flores, Armando Ferreira Vidigal, Alex Bastos e Henrique Saboia. Henrique Saboia era o mais antigo do grupo e se tornaria Ministro da Marinha entre os anos de 1985-1990 e seria sucedido por Mario Cesar Flores – Ministro da Marinha de 1990 a 1992. A partir dos anos de 1970 pensou-se que era o momento de diversificar os meios navais, não mais limitando-os à guerra antissubmarino. Conforme Mario Cesar Flores (2019), um episódio que reforçou esta necessidade de diversificação foi o contencioso com a Argentina a respeito da construção de Itaipu, episódio este que aumentou as preocupações entre as autoridades navais sobre a capacidade de resposta bélica do país. Na Marinha isso serviu de reforço para que se mudasse o pensamento estratégico naval brasileiro, uma mudança daquilo que Mario Cesar Flores chamou de “síndrome antissubmarino”. Percebeu-se naquela ocasião que não seriam os submarinos argentinos que iriam atrapalhar os interesses brasileiros e, portanto, a diversificação fazia-se necessária, contrariando a insistência da Missão Naval norte-americana no Brasil.⁸⁶

Nas palavras do almirante Mario Cesar Flores em entrevista realizada em julho de 2019:

“(...) este grupo da Escola de Guerra Naval teve sucesso em fazer com que o Estado-Maior da Armada adotasse a possibilidade de diversificar a razão de ser da Marinha, que deixou de ser apenas antissubmarino e passou a ter uma vocação mais variada. E aí entrou a questão da preocupação com intervenções em outros países. Isso mudou – por exemplo – radicalmente o treinamento dos Fuzileiros Navais, que deixou de ser para sufocar uma subversão interna.” (FLORES, 2019)

Entretanto, entende-se que nos anos de 1970 este grupo de jovens oficiais-superiores mencionado por Mario Cesar Flores não tinha, naquele contexto, qualquer poder de decisão dentro da Marinha no sentido de reconfigurar o poder naval brasileiro de imediato. Portanto, ao afirmar que “(...) este grupo da Escola de Guerra Naval teve

⁸⁶ Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1990-1992), Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores. Rio de Janeiro, 15 de julho de 2019.

sucesso em fazer com que o Estado-Maior da Armada adotasse a possibilidade de diversificar a razão de ser da Marinha”, Flores se refere ao sucesso que obteve na repercussão da proposta no plano ideacional e que de forma gradual iria promover mudanças somente nas décadas seguintes. Assim, iniciou-se um processo de reformulação do pensamento naval brasileiro a partir de dentro da Escola de Guerra Naval. Processo este revestido de propostas e novas tendências voltadas para a tomada de decisões nos assuntos de interesse para a segurança do país e que se concretizariam parcialmente a longo prazo. Com o intuito de minimizar os efeitos de incerteza e propor medidas a serem adotadas pelas autoridades da Marinha daquela época, Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores escreveram o livro *Desenvolvimento do poder naval brasileiro* (1976) com o propósito de sintetizar as suas visões sobre os problemas de segurança externa do Brasil (VIDIGAL; FLORES, 1976).

É importante destacar que em 1976 Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores eram Capitães-de-Mar-e-Guerra da Marinha do Brasil, e não foram autorizados a publicar o livro *Desenvolvimento do poder naval brasileiro* naquele ano por questões consideradas confidenciais. Livro que contém aquelas que seriam as tendências conjunturais de escala regional e internacional da época, e que avaliava os campos: político, econômico, militar e científico-tecnológico. Conforme os autores, havia a necessidade de se criar novos alicerces doutrinários para a orientação do preparo e emprego do poder militar brasileiro, e também para a expressão naval deste poder. Ideias que naquele momento não encontraram apoio nos conceitos político e militar até então admitidos na Marinha, fazendo com que, inicialmente, o acolhimento das propostas destes pensadores não acontecesse de forma tranquila. Aqui, Vidigal e Flores previram a possibilidade de resistências entre as autoridades navais a respeito da adoção de alguns dos conceitos estratégicos abordados no livro. Em seu conteúdo é possível identificar suposições sobre as mudanças de posicionamento político do Brasil no plano internacional em paralelo com uma série de avanços tecnológicos e suas novas concepções de emprego do poder militar (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 01). E que de modo geral, se tratavam de elementos que serviram de inspiração para os dois pensadores navais brasileiros, permanecendo assim tanto no decorrer de suas carreiras militares quanto nas suas posteriores produções intelectuais.

Neste sentido, nas palavras do então Capitão-de-Mar-e-Guerra Mario Cesar Flores (1976), “[é] (...) natural que o preparo e o emprego do poder militar sejam objeto de

polêmicas decorrentes de nossas estruturas mentais”. Algo que fez com que os autores direcionassem os seus questionamentos a respeito da obsolescência da Marinha brasileira daquele tempo e os riscos de se perpetuar a forma com que a Marinha estava sendo pensada. E assim, se pretendeu inicialmente esclarecer como os autores viam o mundo, especialmente com relação aos aspectos da segurança e posição do Brasil naquele contexto de Guerra Fria. Algumas ideias estratégicas foram apresentadas diante da conjuntura e posição brasileira no cenário político internacional, estabelecendo-se desta forma uma base comum de conceitos e valores a serem debatidos e contestados entre os oficiais da Marinha. Afirmou-se que o propósito daquele livro – mencionado acima – consistia na elaboração de uma estratégia militar brasileira, particularmente naval, e que fosse conveniente para o Brasil. E desta forma, a apresentação dos problemas destinados, não exclusivamente, aos oficiais da Marinha deveriam oferecerem uma ideia básica sobre as questões militares e de segurança externa do país (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 02). Ideias estas que seriam mantidas no decorrer das décadas seguintes, sendo posteriormente debatidas e inseridas gradativamente na estratégia naval brasileira.

Com relação aos documentos oficiais do governo e da Marinha – que refletiam nas avaliações, conceitos estratégicos, políticas e diretrizes em vigor – estes teriam servido de subsídio, embora não limitassem o conteúdo do trabalho desenvolvido por Vidigal e Flores em 1976. Algumas considerações, a exemplo do desejo de paz e não conflito armado, foram inseridas servindo de parâmetro nos argumentos e propostas realizadas pelos dois autores. Somando-se a isso, Mario Cesar Flores enfatizou que o “espírito de corporação” – virtude do bom militar – se exagerado poderia levar a uma deformação intelectual, que dificultaria a análise de um determinado problema, de segurança por exemplo. Um oficial com estas características estaria propenso a buscar soluções enfatizando o papel da sua Força desconsiderando as demais. E por conta disso, considerou-se que as inclinações pelas soluções navais não deveriam prejudicar a percepção daquilo que seria o mais adequado para o Brasil. Para os dois pensadores, o poder militar de um Estado dependeria de dois condicionamentos que, em geral, poderiam se opor: (i) *o funcional*, que decore das ameaças aos interesses e a sua segurança; e (ii) *o societário*, que procede de injunções políticas, econômicas e sociais internas. Existindo deste modo a necessidade de compromisso entre as duas partes condicionantes para que o poder militar se tornasse realmente capaz de fazer face às suas ameaças (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 03).

De maneira geral, o ambiente internacional exige que o Estado disponha de um aparato militar que inspire confiança interna e respeito externo. Para tanto, a análise realizada na presente tese levou em consideração as peculiaridades do poder nacional brasileiro e suas dimensões – e também condições – de país em desenvolvimento. Pretendeu-se com isso apontar algumas orientações úteis para a Marinha brasileira diante do considerado confuso cenário político-estratégico contemporâneo de sua época. Em 1976 o livro não foi publicado, especialmente por conta dos conteúdos dos capítulos II e IV que naquele contexto não deveriam ser divulgados ostensivamente, considerados de natureza confidencial (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 03s). Com o passar dos anos, seguidos por profundas mudanças e transformações na Marinha brasileira, as autoridades da Marinha decidiram classificar o trabalho não mais como confidencial, de acordo com as observações feitas por Armando Ferreira Vidigal em seus textos produzidos e publicados posteriormente.

De toda forma, a partir dos anos de 1970 é possível perceber entre os oficiais da Marinha do Brasil o surgimento de um pensamento autonomista. Este pensamento autonomista reforçava a ideia de fazer do poder naval um instrumento de poder do Estado brasileiro em sintonia com os interesses nacionais, não mais vinculados com a estratégia naval dos Estados Unidos. E assim enfatizou-se a formatação de um poder naval apto para apoiar os interesses brasileiros sem confiar exclusivamente sua defesa às deliberações internacionais, ou então, delega-la a uma potência. Pensamento formulado antes mesmo da Guerra das Falklands/Malvinas, indicando deste modo a descrença no sistema de defesa coletiva proposto pelos Estados Unidos por ocasião da Guerra Fria. Para tanto, o preparo e emprego da Marinha brasileira deveria atender as necessidades: (i) de proteção do tráfego marítimo para garantir as relações comerciais do país; (ii) de assegurar a exploração dos recursos naturais – minerais e/ou vivos – de seu território marítimo e correspondente subsolo; e (iii) de maior atenção para a região amazônica que naquele momento já era motivo de preocupação, na visão dos dois pensadores, dadas as particularidades da região e que poderiam exigir maiores capacidades anfíbias por parte da Marinha (FLORES, 1972, p. 167s).

Grandes expectativas foram criadas na Marinha brasileira durante os anos de 1970, por conta de transformações consistentes tanto na formulação do seu pensamento estratégico quanto no formato do seu poder naval. Mudanças de pensamento que fizeram com que uma considerável parcela do oficialato – em grande parte composta por oficiais

superiores – reconhecesse a necessidade de uma Marinha balanceada, não mais restrita à estratégia de guerra antissubmarino contra a União Soviética no Atlântico Sul. Estas tendências apontaram para a formatação de uma Marinha de múltiplas capacidades para operar em diferentes cenários: o oceânico, o costeiro e o fluvial. E neste sentido, Mario Cesar Flores (1972) apontou para a condução de uma estratégia naval com o objetivo de se obter determinado grau de controle marítimo, de modo que dificultasse o uso do mar ao poder naval agressor. Para isso, entendia-se que era necessária uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas em que o poder naval dispusesse de modernos meios de superfície, meios aeronavais e submarinos preparados para destruir o poder naval inimigo. Contudo, a negação do uso do mar não deve ser aqui associada ao pensamento mahaniano de domínio do mar, tendo em vista a sua aproximação com as concepções estratégicas de Julian S. Corbett e Raoul Castex de relativo controle de área marítima. Ainda conforme Flores (1972) as operações de negação do uso do mar deveriam consistir em ações defensivas de emprego dos meios submarinos, aviação baseada em terra em área de seu alcance e minas submarinas. Meios navais que ao serem utilizados de forma combinada e complementar serviriam aos propósitos dissuasórios contra hipotéticas ações de países agressores em território marítimo brasileiro (FLORES, 1972, p. 167ss).

Neste processo de transformações e ideias em debate, entende-se a formulação e o uso de conceitos estratégicos como algo importante. Com os conceitos servindo de referência na orientação e delineamento do preparo e emprego do poder militar, desde que ajustados ao quadro político-estratégico do país. Por exemplo, o conceito de *estratégia militar* utilizado por Vidigal e Flores (1976) que consistiu no “preparo e no emprego do poder militar visando o controle de situações e áreas, para a consecução de determinados objetivos” contribuiu para a compreensão de qual formato a Marinha brasileira deveria adotar, ou seja, uma Marinha com capacidade de controle de área marítima composta por meios com capacidade de operar em diferentes cenários. Confirmando-se deste modo a ideia de que os requisitos de uma estratégia militar dependem dos objetivos a serem atingidos, a partir da avaliação do grau de extensão de seus propósitos e também do controle a ser estabelecido sobre as ações inimigas. Uma vez estabelecidos os objetivos, é determinado o comportamento militar e as armas a serem empregadas. Assim, os meios necessários para superar determinado problema não exigem necessariamente o emprego total das armas e em alguns casos nem mesmo exigem a

aplicação das mesmas. Seguindo esta linha de pensamento, algumas considerações foram apontadas para a análise do que seria a dissuasão de modo geral, e aqui enfatizou-se aquele que deveria ser o principal propósito do poder militar brasileiro: evitar a guerra. Tratava-se de um conceito que conforme Vidigal e Flores consiste na capacidade de controlar a vontade política do potencial inimigo, fazendo com que este percebesse os riscos de uma guerra (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 51s).

Para Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores o poder dissuasório da Marinha brasileira deveria dispor de meios navais suficientes e diversificados capazes de induzir o inimigo a abster-se do uso da força. Fazendo assim com que o inimigo considerasse os fatores de risco e os elevados custos – financeiros, materiais, e humanos – em qualquer ação naval contra o Brasil. Algo que exigiria do inimigo a realização de cálculos políticos a serem feitos preferencialmente antes mesmo do emprego dos recursos militares ofensivos. E neste caso, enfatizou-se a importância da avaliação dos esforços militares necessários para se atingir os objetivos estratégicos, de modo que as ações defensivas/ofensivas amparassem os propósitos políticos do Estado. Nas palavras de Vidigal e Flores:

“(...) para que a dissuasão funcione com sucesso, é preciso que a capacidade do dissuasor de agir com êxito e, principalmente, sua determinação de recorrer à força em situações específicas sejam do conhecimento do inimigo potencial que, então, poderá identificar os limites admitidos para as suas atitudes.” (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 53).

Conforme Vidigal e Flores, o poder militar em si é um instrumento de persuasão cujo significado abrange e transcende a dissuasão, e que por sua vez reflete em propósitos restritos e de caráter coercitivo. Pelo fato de a persuasão englobar o estímulo e o desenvolvimento das atitudes de qualquer natureza, entende-se que a dissuasão seja o elemento mais importante da persuasão. O Brasil por se inserir no grupo de países que não possuem armas nucleares, fez com que o delineamento de seu poder militar dissuasório fosse direcionado aos esforços de obter armamento convencional – armamento que deveria atender a realidade das guerras rápidas e modernas do pós-II Guerra Mundial. De acordo com os pensadores, o significado da expressão “guerra rápida” poderia variar, não tendo o mesmo sentido para todos os países. Isso porque uma guerra rápida dependeria de uma série de fatores como: a extensão territorial dos envolvidos, seu grau de modernização das armas, e a intensidade da interação militar. Em

linhas gerais, destacou-se que a Marinha deveria estar atenta à nova forma de se fazer guerra – decidida em conflitos rápidos e pontuais – com a utilização de meios de pronto emprego e/ou meios rapidamente mobilizáveis. Neste caso, os países não armados estariam correndo o risco de não dispor de tempo suficiente para se organizar e construir seu poder militar diante da necessidade de respostas rápidas contra as ameaças militares externas (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 53ss).

Neste cenário o dilema militar – de difícil solução – passou a ser o de se estabelecer um sistema militar financeiramente suportável em tempos de paz, capaz de progredir rapidamente conforme as exigências de uma guerra de curto prazo e que possivelmente não permitiria a reposição do material de elevado consumo. Segundo Vidigal e Flores (1976) esse tipo de mobilização afetaria mais o Exército do que a Marinha, visto que a configuração do poder naval exige um maior espaço de tempo para o seu desenvolvimento. Somando-se a isso, os meios navais eram vistos como facilitadores no deslocamento das forças militares para o local da ameaça, e que por conta disso permitiriam o agrupamento de forças-tarefas adequadas em diferentes situações de conflito. Afirmou-se neste sentido que nas guerras curtas os beligerantes tendem a procurar a obtenção imediata de vantagens, com o objetivo de tornar pré-definido os resultados do conflito sem deixar muita escolha ao defensor. Portanto, quanto menor for o espaço de tempo mais decisivo será o engajamento do poder militar, uma vez que a principal característica deste tipo de conflito consiste na criação de situações de instabilidade e de agilidade das forças envolvidas (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 56). E aqui, ao sinalizar o fato de a potência de fogo e a mobilidade serem mais influentes que o número de combatentes se percebe nitidamente a influência do pensamento naval de Julian Corbett e de Raoul Castex nas produções ideacionais de Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores.

A construção ideacional destas novas concepções estratégicas inseriu a projeção de poder, a partir do mar sobre o território e as instalações marítimas litorâneas do inimigo, na perspectiva das guerras regionais com propósitos essencialmente limitados. Neste cenário, as ações adequadas seriam: (i) a ocupação de pequenas áreas do território inimigo e (ii) a destruição dos objetivos centrais associados ao esforço de guerra do inimigo, de forma que envolvessem elementos econômicos ou a credibilidade do poder naval adversário. Assim, ao ser inserido no grupo de potências secundárias, o Brasil deveria se adequar a concepção de um poder naval para a dissuasão de agressores com

maior capacidade militar. E neste caso, destacou-se que a defesa de litoral e de seus recursos a partir do controle do mar adjacente litorâneo exigiria meios rápidos de vigilância e controle de área marítima. Para isso, enfatizou-se a importância das aeronaves e das embarcações de esclarecimento marítimo, configuradas com sistemas de sensores instalados visando o controle das áreas selecionadas.⁸⁷ Portanto, os navios relativamente pequenos, rápidos e bem armados seriam os mais adequados para a defesa de litoral e, por sua vez, as aeronaves deveriam ser utilizadas para o domínio aéreo nas áreas de operações. Dentro desta proposta estratégica, as Marinhas que não dispusessem de grandes navios-aeródromo – de porte maior do que o do navio-aeródromo *Minas Gerais* – só poderiam executar suas operações aéreas com a aviação baseada em terra, ou quando o inimigo não dispusesse dos meios para se defender (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 65ss). Afirmar esta que reforçou o interesse da Marinha brasileira em adquirir um navio-aeródromo de grandes proporções com aviação embarcada para as operações de projeção de poder.

É importante destacar que a proposta de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas não deveria ignorar a defesa do tráfego marítimo, principalmente quando se tratando de situações em que fosse urgente a imposição de restrições ao inimigo. Neste caso, aplicou-se a ideia de seletividade devido ao fato de que nenhum país conseguiria sozinho proteger todas as suas comunicações marítimas. Além disso, outro elemento importante consistiu na hipótese de ataque ao tráfego marítimo inimigo quando este oferecesse alta rentabilidade a curto prazo. Assim, os meios específicos empregados para essas atividades seriam basicamente: os submarinos, as aeronaves e a minagem submarina. Com isso, os meios para a defesa de litoral e das instalações marítimas deveriam receber maior prioridade, persistindo a ideia de que a defesa poderia dissuadir o inimigo quando pressentida a inutilidade dos seus meios ofensivos. E neste sentido, foram apontadas as vantagens, em custo e benefício, da projeção de poder militar apoiada por meios aeroestratégicos, tendo em vista a capacidade destes meios de se fazer prevalecer sobre o poder naval, aeronaval e anfíbio adversário. Por outro lado, nas situações em que o inimigo dependesse do mar ao transitar por áreas restritas e mináveis, a minagem ofensiva foi vista como uma alternativa servindo de

⁸⁷ Neste sentido, as aeronaves e as embarcações de esclarecimento foram consideradas os meios de reação rápida e a utilização de minagem defensiva uma opção válida para a proteção de determinados pontos conforme as exigências de cada situação.

instrumento para a dissuasão naval (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 67s). Em linhas gerais, observa-se que as ações dissuasivas dependem de situações e contextos específicos, sendo assim difícil estabelecer uma única prioridade, e é por isso que se optou pela ideia de seletividade, tornando deste modo prioritária a capacitação da Marinha para atuar em diferentes cenários.

Apesar de sua preocupação e prioridade voltada para a guerra antissubmarino, na Marinha brasileira é possível perceber alguns debates sobre as guerras limitadas e a importância de um Estado projetar seu poder militar para as áreas de conflito. Com isso, afirmou-se que a Marinha brasileira deveria contar com a capacidade de projeção de poder, composta por: (i) meios aeronavais adequados para executar assaltos anfíbios a partir do emprego de navios especializados, helicópteros e embarcações diversas; (ii) meios aeronavais para a previsão de apoio aerotático nos assaltos anfíbios e para operações em terra; e (iii) meios de transporte capazes de prover um fluxo contínuo de apoio logístico. Considerou-se inclusive a utilização de navios-aeródromo para o apoio tático como sendo mais adequados do que as bases terrestres. E neste sentido, Mario Cesar Flores destacou o papel dos navios-aeródromo enquanto bases aéreas móveis de importância para o apoio aerotático nas operações em terra, desde que inseridos nos cenários de guerra limitada (FLORES, 1972, p. 141).

Desta forma, entendia-se que a Marinha brasileira deveria inicialmente ser composta por um poder naval modesto e equilibrado, desenvolvido com propósitos pontuais capazes de serem potencializados. Pensamento este que tornou dinâmico o processo de desenvolvimento dos componentes básicos do poder naval brasileiro, de uma Marinha com capacidade modesta e equilibrada para uma Marinha de grande poder de ação voltado para cenários de conflitos regionais e/ou guerras generalizadas. E neste sentido, a instalação de bases eram indispensáveis para que as dimensões e alcance geográficos fossem ampliados, como também suas prioridades fossem reajustadas. Compreende-se assim a necessidade da formatação de uma Marinha diversificada e balanceada composta por diferentes meios navais – concentrados em núcleos operacionais para diferentes cenários – com potencial para se desenvolver e aumentar a quantidade de seus meios conforme o crescimento brasileiro e a inserção internacional do país. Proposta esta que fez com que os meios de projeção de poder, combinados com os de defesa litorânea, fossem vistos como os mais adequados por conta de seu conteúdo

ofensivo em comparação com os defensivos de proteção e/ou ataque ao tráfego marítimo (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 69).

Para tanto, novas concepções estratégicas foram propostas no sentido de se configurar um poder militar adequado, capaz de dissuadir as agressões regionais limitadas e de curta duração. É importante destacar que por “regional” entende-se as áreas correspondentes à América do Sul e à comunidade sul-atlântica. Não que os países africanos oferecessem qualquer ameaça ao Brasil, mas sim por se tratar de uma área vital para os interesses brasileiros e seu poder naval. Ademais, o preparo do poder militar deveria considerar a capacidade de impedir que os potenciais inimigos conseguissem criar os “fatos consumados” – vantagens em conflitos rápidos – gerando, de forma inversa, esses “fatos” contra o inimigo. As ações ofensivas limitadas foram vistas como compatíveis com uma atitude estratégica geral defensiva, sendo avaliada a criação de condições favoráveis para a negociação. Portanto, é possível perceber a formulação de objetivos limitados por parte do Brasil, sem a necessidade de um poder militar capaz de destruir decisivamente o agressor, e sim um poder que fizesse sentir os altos custos – humanos e materiais – por parte dos agressores. A partir desta perspectiva defensiva/ofensiva, considerou-se enquanto ameaça a possibilidade de crises simultâneas em diferentes áreas, com a probabilidade da formação de blocos ou alianças hostis ao Brasil. Especialmente, nas situações em que o crescimento e o aumento do poder brasileiro potencializassem interpretações negativas a respeito do Brasil, enquanto ameaça, por parte dos demais países da região (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 71s).

Em um cenário de guerra generalizada, a capacidade militar do Brasil deveria atender as necessidades do país, para além de uma participação defensiva e subsidiária secundária no cenário internacional. Conforme Vidigal e Flores (1976) a dissuasão de agressões regionais possibilitaria um maior respaldo militar para a atuação política brasileira. De acordo com esta linha de pensamento, o propósito básico da segurança deveria ser inicialmente o de emprego da força militar como um meio de comunicação, para indicar ao inimigo as intenções e comprometimentos brasileiros. Por exemplo, é possível citar a importância da presença de uma força naval da Marinha do Brasil em águas fronteiriças na região amazônica. Neste caso, a Marinha atuaria enquanto instrumento de persuasão, capacitado para evidenciar o papel dos meios navais de maior mobilidade e de poder de combate naquela região. Seguindo ainda esta linha de pensamento, o poder naval brasileiro deveria abranger os seguintes componentes básicos:

(i) um poder naval e aeronaval capaz de *defender o litoral nacional* contra incursões navais, aeronavais e anfíbias inimigas; (ii) um poder naval e aeronaval capaz de prover a *proteção ao tráfego marítimo* selecionado; e (iii) um poder naval, aeronaval e anfíbio capaz de *executar ações ofensivas limitadas* – este último sobre os objetivos litorâneos do inimigo e suas comunicações marítimas, em áreas restritas e de elevada concentração de tráfego (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 73).

Neste cenário, a mobilidade e a versatilidade passaram a ser requisitos importantes conforme anteriormente identificado no pensamento de Raoul Castex, por potencializar as capacidades navais de ataque aos alvos de grande significado econômico sobre o mar – em especial os correspondentes às instalações de pesquisa e exploração de petróleo. Assim, os meios navais móveis e versáteis atenderiam distintas e maiores extensões de área marítima, como também, assegurariam o cumprimento de diferentes tarefas. Tarefas estas que inseridas no cenário regional, de limitada capacidade militar dos países vizinhos, aumentariam relativamente o poder militar brasileiro e sua eficácia dissuasória. Aqui, o deslocamento para as áreas críticas do país foi considerado uma oportunidade para a estruturação das capacidades militares, pelo fato destas alcançarem territórios não brasileiros e de dimensões geográficas menores. Com efeito, o poder militar direcionado para a capacidade ofensiva não seria reduzido necessariamente à defesa em território brasileiro. Neste caso, a flexibilização dos meios compensaria o baixo orçamento para a Defesa, por exemplo, a aviação aeroestratégica composta por aviões de ataque poderia ser utilizada em operações terrestres, navais e anfíbias de acordo com as exigências de combate (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 74s).

Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores salientaram que as Marinhas têm como característica a mobilidade, com a sua ativação para guerra podendo ser realizada de forma rápida, desde que seus meios estivessem em condições de pronto emprego. Isso porque a mobilidade dos meios navais exige a existência de uma infraestrutura de apoio, composta por: aeroportos, portos e parques de armazenamento de combustível entre outras instalações similares. A partir destes fatores logísticos, a nacionalização do armamento geral possibilitaria a redução da dependência externa por motivos político-estratégicos e econômicos. Considerando neste caso a possibilidade de os países fornecedores de armamentos conseguirem, a qualquer momento, utilizar o fornecimento destes como instrumento de pressão política sobre o Brasil. E com relação ao campo econômico, a redução da dependência externa implicaria diretamente no estímulo à

indústria brasileira, beneficiando o balanço de pagamentos e elevando a capacidade de desenvolvimento do país, intensificando também a sua inserção internacional. Somando-se a isso, o próprio levantamento de informações estratégicas poderia ajustar positivamente o preparo militar brasileiro a partir da leitura sobre as conjunturas políticas de outros países. Em outras palavras, compreendia-se que a moderação de tal preparo indicaria as melhores situações conjunturais para a aceleração de certos projetos e programas militares em andamento (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 76-80).

Por conta destes elementos abordados acima, afirmou-se que a estratégia brasileira deveria ser altamente seletiva, devido aos escassos recursos destinados para o desenvolvimento militar do país, e que assim tornavam imprescindível a seleção criteriosa das prioridades do país. Assim, os investimentos no poder militar em nível de potência não poderiam comprometer ou limitar o desenvolvimento de outras áreas importantes para o Brasil, tendo em vista que sem o desenvolvimento equilibrado do país o poder militar seria destituído de base nacional. Com isso, a Marinha brasileira deveria optar a curto prazo por uma estratégia militar defensiva, e que também não impedisse a adoção de ações ofensivas limitadas. Destacando-se neste caso o propósito do poder militar brasileiro de proteger as grandes concentrações econômicas, os meios de transporte e os sistemas de produção, e a distribuição de energia do país (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 91s). Para tanto, defendia-se a estruturação de um poder militar em que os meios navais fossem construídos no país, e também projetados adequadamente para a proteção dos recursos estratégicos nacionais de modo que proporcionassem uma maior liberdade de ação política e econômica ao Brasil.

Conforme Vidigal e Flores, toda a ação política externa deveria ser baseada na capacidade dissuasória do país, sob a proposta de uma gradativa influência brasileira no aperfeiçoamento do sistema de poder internacional. E neste sentido, afirmou-se que o desenvolvimento do poder militar deveria ser adequando para a atuação brasileira em dois cenários: (i) o de controle da ordem regional; e (ii) no quadro de uma guerra generalizada – considerado improvável naquele contexto. Ademais, a própria função estratégica do poder militar reforçava a importância do desenvolvimento combinado do setor militar com outros setores não militares de modo geral. Alicerçado em políticas, estabelecidas por parte dos estadistas e autoridades militares, que viabilizassem um poder militar mínimo ao Brasil, de forma que proporcionassem uma atuação mais autônoma do país nos cenários regional e internacional – preferencialmente sem choques de interesses ou

então conflitos que ameaçassem o seu desenvolvimento. Em particular, o modelo de desenvolvimento tecnológico militar teria que manter um ponto de equilíbrio dentro das reais demandas do Brasil, para que assim o país usufruísse de segurança sem necessariamente comprometer o desenvolvimento econômico e social (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 93).

3.2. O preparo do poder naval brasileiro a partir da nova matriz de pensamento: os cenários de atuação, a delimitação dos meios navais e o desenvolvimento tecnológico

Na afirmação de Armando Ferreira Vidigal (1980) que previa “o emprego do poder militar, numa condição não caracterizada como guerra, com propósitos eminentemente políticos e, em geral, sem o emprego efetivo da força” (VIDIGAL, 1980, p. 07) percebe-se que o emprego da força com fins políticos não pretendia necessariamente a destruição total das forças ou dos bens do adversário. E, portanto, tratava-se de uma linha de pensamento que assinalava o emprego da força enquanto um ato simbólico e que, se necessário, inicialmente procuraria intimidar o inimigo com danos pontuais, por meio do emprego moderado da violência. Aqui, o propósito de tal ação deveria antes influenciar no comportamento do adversário, tendo em vista que a combinação de medidas retroalimentaria novas e diversas reações entre os envolvidos quase que de forma cíclica. Com isso, afirmou-se que apenas um processo contínuo de ações agressivas poderia resultar nos níveis de conflito e de guerra. Por conta disso, observou-se que a avaliação das medidas a serem tomadas deveriam ser realizadas de forma recorrente para se evitar situações indesejadas, sempre acompanhadas pelo poder político governamental ao equalizar o crescimento dos diferentes setores do país – econômicos, sociais e militares. (VIDIGAL, 1982a, p. 07-11). Em linhas gerais, os militares identificados com o pensamento autonomista entendiam que o equilíbrio entre os componentes do desenvolvimento do poder militar brasileiro evitaria qualquer risco de o Brasil ser tutelado militarmente por outra potência.

Assim, compreendia-se que o emprego político do poder militar poderia ser realizado de diferentes maneiras com propósitos variados, de forma dissuasiva ou então com maior intensidade. Armando Ferreira Vidigal sugeriu que tal imposição deveria acontecer por intermédio da aplicação de medidas coercivas/punitivas com o propósito de impedir o prosseguimento das ações inimigas em andamento. Para além destas

medidas punitivas, outras ações poderiam ser de caráter preventivo de modo que aumentassem o prestígio do país, a exemplo das ações de presença naval em portos de outras nacionalidades. Neste caso, entendia-se que o emprego do poder militar com fins políticos poderia gerar diferentes reações, uma vez que a capacidade de um país sobre outro depende da maneira com que o último percebe a situação. Inclusive, determinadas situações poderiam ser resolvidas por intermédio de outros mecanismos de pressão diplomática e/ou econômica, não envolvendo assim o uso da força (VIDIGAL, 1982a, p. 13s).

Para Armando Ferreira Vidigal (1984), a eficiência do emprego político do poder militar dependeria de condicionamentos que não pertenceriam necessariamente ao campo militar. Ademais, outras variáveis podem ser inseridas, a exemplo: do grau de determinação de cada país em defender sua respectiva posição, ou então, a maneira como um ou outro Estado percebem a situação ao avaliar os valores em jogo e os riscos envolvidos. Isso porque, dependendo do tipo de pressão, as medidas poderiam desencadear efeitos diversos e indesejáveis nos países não envolvidos com os contenciosos. Na falta de acordos diplomáticos, observou-se que as pressões militares seriam realizadas de diferentes formas, e que a Marinha deveria utilizar-se de diversos meios para atender este propósito, a partir: do deslocamento de forças, da realização de manobras de intimidação, imposição de bloqueios navais e intervenções armadas com objetivos limitados (VIDIGAL, 1982a, p. 14s). E aqui, é importante perceber que todos estes elementos acima sinalizados se encontram de alguma maneira interligados, tornando ainda mais relevante as avaliações conjunturais por parte do poder político governamental.

Para Armando Vidigal, o fato de os conflitos envolverem situações singulares exige, das autoridades políticas e militares, a compreensão da intensão de uma determinada mensagem – uma manobra militar de intimidação, por exemplo – e a real transmissão de seu significado ao inimigo. Ademais, o estado de prontidão das forças para o combate deve ser avaliado antes de se iniciar um possível conflito. Com isso, enfatizou-se que o emprego político do poder militar não deveria ser conduzido para a preparação de aparentes capacidades. E, portanto, as forças militares deveriam ser desenvolvidas e preparadas para o combate real, um instrumento de guerra, de forma que esse poder de combate se tornasse visível ao inimigo. Paralelamente a isso, o desenvolvimento tecnológico aumentou a relevância sobre a adoção de sofisticados

sistemas de armas e de controle nos navios, configurados com sofisticados sensores, avançados sistemas de processamento de dados, modernos equipamentos de guerra eletrônica e mísseis cada vez mais letais. Elementos sofisticados que se tornaram “invisíveis” nas ações diplomáticas navais de acordo com Armando Vidigal, com os elementos mais simples – canhões, por exemplo – exercendo as funções estéticas do poder armado em uma tarefa de “paz”. Permanecendo neste caso o valor simbólico da força naval empregada, uma parcela do poder militar do país a ser percebida por aqueles que não a conhecem (VIDIGAL, 1982a, p. 18ss).

De modo geral, a eficiência do emprego do poder militar para fins políticos não depende apenas da comparação entre o poder de combate das forças militares envolvidas. Cada força militar é componente do poder do Estado que o representa, com este poder devendo ser percebido também pelos políticos e autoridades governamentais. De acordo com Vidigal, o afastamento dos atores políticos governamentais com as questões vinculadas aos aspectos do poder militar de seu país tornaria “invisível” este poder, ou seja, em algo pouco influente na avaliação dos que não possuíssem o conhecimento técnico necessário. Entre os aspectos mencionados, salientou-se ainda que o valor financeiro/material da força militar empregada geralmente revela o grau de interesse do país confrontante, e que ao revelar seus interesses em uma respectiva área tensionada potencializaria reações até então inesperadas. Por vezes, a resposta aos “sinais compreendidos” provém de algum erro de avaliação situacional (VIDIGAL, 1982a, p. 20ss). E neste sentido, ao ser considerado uma extensão do emprego político do poder militar, o uso político do poder naval se diferencia dos propósitos da “diplomacia da canhoneira”. Enquanto que esta última concepção prevê a ameaça do emprego da força utilizando-se de medidas coercitivas e/ou coação, o uso político do poder naval inclui também ações de presença e prestígio destituídas de ameaça, sem propósitos para a guerra.

A racionalidade das ações e reações militares de um país tendem a ser delimitadas por elementos subjetivos e que podem variar de uma cultura para outra, tornando assim impossível a certeza de que uma ameaça não se concretizará. Por outro lado, entende-se que nenhuma demonstração de força atingirá os seus fins e objetivos sem a demonstração da determinação de seu emprego, independentemente dos fatores culturais. E desta forma, os argumentos de Armando Vidigal reforçam a importância de se avaliar a compatibilidade dos riscos resultantes das ações – políticas e/ou militares – com os

objetivos político-estratégicos do país. Por se tratar de uma questão complexa e de difícil análise, enfatizou-se a necessidade de se responder a cada ameaça de conflito armando utilizando-se dos meios adequados para o quadro contencioso, diante de seu grau de intensidade e interesses envolvidos (VIDIGAL, 1982a, p. 23ss). Esta linha de pensamento fez com que a Marinha brasileira estabelecesse critérios mais apurados sobre as finalidades do emprego político do poder naval, de forma que não comprometesse a segurança do país. Além disso, percebe-se naquele momento um crescimento dos debates sobre a diversificação das capacidades militares da Marinha do Brasil em resposta aos prováveis cenários de ameaça e conflitos, não necessariamente condicionados à guerra antissubmarino.

A partir de então, a construção do pensamento naval brasileiro passou a considerar a inserção do país nos contextos internacional e regional, enfatizando a formulação de dois níveis de análise: o político e o estratégico. Iniciando, desta forma, um processo de reorientação estratégica em que desvinculava o Brasil dos pressupostos da Guerra Fria, de modo que as decisões políticas externas atendessem os interesses brasileiros. E neste caso, afirmou-se que o desenvolvimento e o preparo do poder naval contribuiriam mais intensamente a partir da consecução dos objetivos desenvolvimentistas do país, não mais vinculados à esfera de influência dos Estados Unidos. No que consiste a participação brasileira na ordem internacional, dentro das capacidades do poder naval brasileiro, a formulação da estratégia naval considerou os conflitos de menor nível como sendo inerentes à dinâmica da geopolítica regional. Com isso, a guerra generalizada foi considerada improvável e a guerra regional uma possibilidade que deveria ser observada com atenção (VIDIGAL, 2002, p. 06-11). Posteriormente, na década seguinte, a Guerra das Falklands/Malvinas confirmaria a hipótese construída nos anos de 1970, entre os pensadores navais brasileiros, de que uma guerra generalizada não deveria ser a principal razão para a orientação, o desenvolvimento e a preparação do poder militar brasileiro.

Sendo assim, afirmou-se que a estratégia naval brasileira deveria preparar o seu poder naval para o controle de área marítima, e também para as situações em que fosse identificada alguma ameaça em águas territoriais. Dentro desta proposta, há a necessidade de se fazer um esboço sobre a configuração do poder naval e a sua concepção de emprego a partir dos anos de 1970. Neste período, enfatizou-se uma estratégia naval adequada à agenda governamental brasileira que previa a transição de país subdesenvolvido para potência média desenvolvida. Aqui, o fato de o desenvolvimento brasileiro ser

concentrado ao longo de seu litoral reforçou as hipóteses de conflito a partir das ameaças vindas do mar. Vulnerabilidade que aumentou diante da necessidade de proteção e garantia da exploração de petróleo na plataforma continental, um alvo de grande significado econômico e de difícil defesa para o país. E que tornou a defesa do litoral brasileiro uma das tarefas prioritárias da Marinha, incluindo para tanto a proteção de todas as suas instalações marítimas e alvos não essencialmente marítimos alcançáveis a partir do mar. Lembrando ainda que estas prioridades foram estabelecidas de acordo com uma estratégia naval direcionada para as ameaças regionais e eventuais conflitos limitados contra potências de outros continentes (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 80).

Para além da defesa de litoral e do tráfego marítimo, mais precisamente sobre o formato do poder naval e aeronaval a ser adotado pela Marinha, vale destacar os debates referentes à capacidade de projeção do poder militar brasileiro sobre território inimigo. Afirmou-se, no decorrer dos anos de 1970, que o papel naval brasileiro deveria se restringir de modo que atendesse apenas pretensões moderadas, sem qualquer intensão agressiva e/ou expansionista. Segundo Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores (1976), um grande navio-aeródromo de ataque seria ideal para a projeção de poder, no entanto, não parecia oportuno e coerente ao Brasil possuir um a curto prazo. Considerava-se que a força aeroestratégica baseada em terra oferecia maiores vantagens de custo/benefício adequadas ao quadro político-estratégico brasileiro, dentro de uma realidade de limitações financeiras. Assim, o emprego de um pequeno navio-aeródromo antissubmarino – e a Marinha naquele momento contava com o *Minas Gerais* – como navio-aeródromo de ataque poderia ser útil para com os chamados “fatos consumados” delimitados por uma ação militar rápida. Isso porque as características de um navio-aeródromo de menor porte, a exemplo do *Minas Gerais*, apresentavam limitações em relação ao número restrito de aeronaves que conseguiria transportar (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 86ss).

Especificamente sobre as contramedidas de minagem, as embarcações da Marinha deveriam ser distribuídas e deslocadas conforme as exigências de cada situação, obedecendo as suas respectivas características para áreas restritas de difícil passagem ou canais de acesso aos portos. Neste caso, a defesa dos portos e as contramedidas de minagem foram entendidas como complementares à defesa de litoral, cabendo aos meios de defesa local neutralizar as ameaças que ultrapassassem o sistema de defesa mais amplo e, portanto, mais permeável. Em decorrência aos limites orçamentários, a defesa local era

estruturada para explorar a potencialidade dos meios locais disponíveis, adaptáveis para a vigilância e controle de áreas marítimas restritas e que proporcionassem o acesso às águas interiores fluviais. Dentro desta estratégia, ao serem considerados um item importante para a defesa de litoral, o sensoramento eletromagnético e acústico e a minagem defensiva deveriam ser utilizados para o controle e negação de áreas de acesso aos portos e instalações marítimas. Instalações e áreas de implementação destes sistemas defensivos criteriosamente selecionadas devido aos seus custos elevados e também pelo fato de não ser possível utilizá-las ao longo de todo o litoral brasileiro (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 82s).

E com relação aos componentes de uma operação anfíbia, a capacidade de assegurar a superioridade aérea e o controle/comando do mar locais é vista como fator indispensável. Apesar disso, se tratava de um tipo de relativo domínio do mar quase que improvável de ser realizado pela Marinha brasileira no contexto dos anos de 1970. A não disponibilidade de um grande navio-aeródromo e a inexistência de uma aviação de ataque embarcada tornava a Esquadra um alvo fácil caso o inimigo dispusesse de aviões de ataque. Contudo, e mesmo com a Marinha não operando estes navios, a capacidade anfíbia era considerada importante para o desembarque de tropas em áreas em que a aviação brasileira baseada em terra conseguisse prestar apoio aéreo. Destaque para os exercícios do tipo incursões/comandos enquanto elemento surpresa, capazes de contribuir em situações de inferioridade aérea e reduzido domínio de área marítima. Para tanto, Vidigal e Flores enfatizaram que a força anfíbia brasileira deveria ser de dimensões modestas⁸⁸, devido ao fato de que não existia qualquer pretensão de utilizá-la em situações de forte oposição defensiva inimiga. E, portanto, este tipo de força deveria ser eficiente, versátil e bem armada para cumprir missões limitadas, especialmente nas situações de maior dificuldade de se obter apoio aéreo (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 88s).

De modo geral, percebe-se que os tradicionais meios de emprego do poder naval foram inseridos na construção do pensamento naval brasileiro, a exemplo das operações anfíbias e de minagem submarina. Mario Cesar Flores salientou a importância das operações anfíbias enquanto instrumento de poder militar, e que poderiam ser empregadas

⁸⁸ Evidentemente que o Corpo de Fuzileiros Navais não concorda plenamente com esta linha de pensamento, que previa uma força anfíbia modesta para a Marinha brasileira. O Corpo de Fuzileiros Navais sempre procurou aperfeiçoar e ampliar a capacidade anfíbia da Marinha do Brasil.

em cenários de controle nas áreas de acesso pelo mar. E, com relação à minagem submarina esta foi considerada um procedimento em que a relação custo-eficácia era muito favorável, especialmente nos cenários defensivos. A utilização de minas submarinas demanda ao adversário o emprego de recursos de contramedidas, impondo assim uma série de limitações, atrasos e perda de tempo, e consequentemente restrições logísticas. Com isso, e sem desconsiderar o emprego de armas tradicionais dentro das novas tendências da guerra no mar, a construção de navios de abastecimento múltiplo se tornaram cada vez mais relevantes para o reabastecimento em alto mar – de óleo, munição, gêneros alimentícios e material em geral. Preocupações que, a partir da década de 1970, demonstram na Marinha brasileira um profundo processo de transformação em seu pensamento naval. Transformações estas de uma Marinha antissubmarino para a formatação de uma Marinha estruturada a partir de uma nova matriz de pensamento, que previa a diversificação e o balanceamento das suas capacidades navais. Para tanto, argumentou-se que as diferentes armas e capacidades de operar deveriam atender as novas concepções de emprego do poder naval, em processo de reformulação entre os estrategistas da Marinha (FLORES, 1972, p. 161s).

Ainda no que diz respeito aos meios a serem empregados na negação do uso do mar ao inimigo, afirmou-se que o poder naval brasileiro deveria limitar-se aos meios capazes de produzir resultados rápidos e sensíveis, de modo que a adoção de uma estratégia de desgaste a longo prazo não condizia com os interesses da Marinha. Destaque para a minagem ofensiva e o bloqueio feito por submarinos, em circunstâncias que os acessos do inimigo dependessem do mar em águas limitadas. Medidas estas que atenderiam os propósitos de contenção do poder naval inimigo, principalmente, para o cenário regional. E neste sentido, a minagem era vista como apropriada para as guerras limitadas, considerando que as áreas minadas delimitariam o teatro de guerra, ocasionando desta forma manobras navais favoráveis entre as áreas não minadas. Inclusive, a própria divulgação das condições de risco de passagem aos navios mercantes neutros acabaria transferindo as responsabilidades do tráfego marítimo aos seus respectivos governos, que ao serem informados deveriam optar por outras rotas marítimas. Com efeito, os meios mais adequados sugeridos para a minagem foram os aviões e os submarinos de pequeno porte, preferencialmente os submarinos com capacidade de operar em águas pouco profundas não muito distantes de suas bases navais (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 89).

A utilização de tecnologias avançadas a curto e médio prazo não foram consideradas como algo necessário e de urgência, isso de acordo com uma concepção estratégica com a finalidade de dissuadir agressões limitadas e de se executar ações igualmente limitadas. Entendia-se que a adoção desta concepção permitiria a construção de navios, aeronaves e meios anfíbios no Brasil, além de atender as novas diretrizes de nacionalização da maior parte dos componentes da Marinha. Enfatizou-se neste sentido a importância da seleção dos meios a serem adotados pela Marinha, para assegurar de forma mais realista as demandas do poder naval brasileiro, como também permitir o estímulo de seu posterior desenvolvimento pela indústria nacional. Com isso, a escolha dos meios navais e seus sistemas de armas deveria ser avaliada sempre, de forma comparativa, com o que os fornecedores externos poderiam oferecer. A exemplo, da possibilidade de se optar pela utilização, ou não, de mísseis franceses de maior alcance, suas minas submarinas de alto grau de sofisticação, ou então, de adquirir as turbinas a gás inglesas ao invés do desenvolvimento destas tecnologias. Do contrário, ao desenvolver estas tecnologias, o Brasil mesmo que fabricasse as mesmas em escala industrial, apenas conseguiria de forma modesta devido a sua moderada capacidade industrial. A partir destes fatores, Vidigal e Flores observaram que a produção destes meios pela indústria brasileira deveria atender as demandas do país, de modo que não corresse os riscos de sofrer qualquer restrição externa. Apesar de não ser tão fácil por demandar maior tempo e altos investimentos, a nacionalização era considerada a opção mais atrativa do ponto de vista do desenvolvimento de um poder naval autenticamente brasileiro (VIDIGAL; FLORES, 1976, p. 89s).

Ainda sobre os avanços tecnológicos, para Mario Cesar Flores os mísseis a partir dos anos de 1970 teriam gerado maiores atenções por parte das Marinhas intermediárias e em desenvolvimento. Enfatizando que em outros momentos históricos não seria possível contar com o poder de fogo que os mísseis ofereciam, tendo em vista seu custo/benefício e a facilidade de aquisição dos mesmos. Ainda conforme Flores, nas Marinhas intermediárias os mísseis se tornaram um importante instrumento de poder em águas territoriais restritas, podendo assim ser utilizados em pequenas embarcações rápidas dotadas de sistemas automáticos de mísseis – táticos de superfície-ar e/ou superfície-superfície. Em relação aos navios-aeródromo, afirmou-se que estes meios seriam necessários quando os problemas do país se estendessem em grandes distâncias das bases terrestres. No caso da presença do Brasil no Atlântico Sul, entendia-se que o

país não conseguiria cobrir e operar, mesmo com aviões modernos, em todo o oceano utilizando apenas as suas bases litorâneas, e esta limitação tornava o navio-aeródromo de grandes proporções uma demanda estratégica. Os caças e aviões de ataque dificilmente conseguiriam ter raios de ação que lhes possibilitassem executar missões de patrulha aérea de combate e/ou apoio aerotático em regiões distantes de suas bases aeronavais. Somando-se a essa linha de pensamento, o patrulhamento contínuo em áreas oceânicas longínquas também era visto como impossível de ser realizado pelos aviões de reconhecimento e patrulhamento antissubmarino empregados pela Marinha naquele período. E sendo assim, a maior presença do Brasil no Atlântico Sul dependeria do apoio logístico e estratégico/ofensivo de um grande navio-aeródromo, sobretudo, diante de um cenário de dificuldades em contar com a obtenção de bases aeronavais no exterior (FLORES, 1972, p. 159ss).

Para atender as características de uma Marinha balanceada, Mario Cesar Flores destacou o emprego de meios navais diversificados, com a Esquadra brasileira devendo assim ter à sua disposição fragatas, submarinos de ataque, e aviação de reconhecimento e ataque. Diferente do formato de uma Marinha antissubmarino, o novo formato da Marinha do Brasil deveria oferecer problemas a qualquer Marinha agressora composta por navios-aeródromo de porte médio e pequeno, cruzadores e contratorpedeiros. Assim, afirmou-se que o fator tecnológico poderia atender as demandas de um país intermediário como o Brasil, através da formatação de um poder naval capaz de responder contra as ameaças nas áreas restritas e de interesse imediato compostas por águas territoriais e mares próximos. Por outro lado, Mario Cesar Flores adverte os riscos dos progressos tecnológicos, dada a possibilidade destes avanços provocarem algum tipo de corrida armamentista na região. Algo que aumentaria as tensões na América do Sul, especialmente entre os países com algum tipo de litígio permanente, aumentando desta forma a sensação de insegurança do Brasil com os países vizinhos. Por conta disso, enfatizou-se ainda mais os elementos navais correspondentes a uma hipotética guerra regional e limitada. Aqui, Flores reforçou seu ponto de vista contrário à ideia de uma Marinha preocupada somente com a proteção do tráfego marítimo e suas águas territoriais/recursos marítimos, conforme estava estabelecido na estratégia naval brasileira durante as primeiras décadas da Guerra Fria (FLORES, 1972, p. 154).

Para isso, o desenvolvimento tecnológico naval é considerado um fator estratégico a ser realizado em território brasileiro, e que não deveria se limitar apenas à construção

de uma Marinha de superfície. Mario Cesar Flores propõe a construção de uma Marinha balanceada/equilibrada com a capacidade de construir os seus próprios meios de superfície e submarinos. Pensamento este que incluía a construção de submarinos de ataque, ultrapassando, desta forma, as concepções que qualificavam essa arma como acessório de ensino na Marinha brasileira. Com isso, os submarinos convencionais e de propulsão nuclear foram inseridos dentro desta nova proposta de pensamento para o desenvolvimento e a configuração do poder naval brasileiro. A partir de então, inseriu-se a capacidade submarina de dissuasão entre os principais meios navais a serem empregados pela Marinha, fundamentalmente para a condução de conflitos, na tentativa de se evitar uma guerra de grandes proporções (FLORES, 1972, p. 58).

Portanto, a configuração do poder naval brasileiro deveria utilizar de parâmetro os cenários de guerras limitadas, de intervenção e de controle de crises pontuais, para além da defesa dos recursos marítimos territoriais. Neste sentido, as guerras limitadas poderiam exigir capacidades navais de projeção de poder para outras regiões, hipótese que influenciou diretamente na forma de se pensar a preparação do poder naval brasileiro e suas finalidades políticas. E com isso, destacou-se que a forma de se fazer a guerra no mar estava se afastando do confronto clássico entre grandes forças navais de superfície. Os próprios navios-aeródromo poderiam operar enquanto bases aeronavais nas áreas consideradas convenientes em águas internacionais, sem necessariamente gerar conflitos diretos e/ou tensões políticas. Correspondendo a essas novas concepções de projeção do poder militar, reforçou-se a tendência de ampliar o emprego dos submarinos de ataque convencionais, e posteriormente a isso o domínio da tecnologia de propulsão nuclear deveria ser alcançado. A arma submarina se tornou mais relevante, um importante instrumento de dissuasão, tendo em vista suas potencialidades ofensivas e furtivas para atuar tanto nos conflitos regionais limitados quanto nas guerras de maior dimensão (FLORES, 1972, p. 59).

Em linhas gerais, através deste capítulo procurou-se apresentar as influências teóricas e as concepções político-estratégicas características do pensamento naval de forma que possibilitasse identificar os autores clássicos no processo formativo dos pensadores navais brasileiros. Pensadores estes que se encontraram em um contexto que de certa maneira proporcionou uma primeira abordagem e posicionamento a favor de mudanças de pensamento dentro da Marinha brasileira. Para tanto, a formulação desta nova matriz de pensamento não se limitou apenas a uma produção ideacional espontânea,

e sim o contrário, na medida em que este novo pensamento propositivo se inseriu gradativamente nos espaços de ensino e de formulação da estratégia naval brasileira. Neste sentido, torna-se necessário compreender este processo de reestruturação do poder naval brasileiro, que se iniciou nas produções ideacionais e posteriormente refletiu nos projetos navais da Marinha. A reestruturação do poder naval brasileiro, no decorrer das décadas seguintes, tornou assim imprescindível o desenvolvimento tecnológico da Marinha de modo combinado com a aquisição de diferentes meios aeronavais. Assim, entende-se que, a partir da apresentação desta nova matriz de pensamento, a construção do pensamento naval brasileiro estabeleceu-se quase que paralelamente com os estágios cíclicos de desenvolvimento e avanços tecnológicos na área naval. Estágios estes que então foram organizados e apresentados nos próximos capítulos, de forma que demonstrem esta vinculação das produções ideacionais com a estratégia naval e os projetos da Marinha brasileira.

Capítulo III. Configuração de uma nova matriz para o pensamento naval brasileiro: a conjugação das diretrizes autonomistas com a diversificação de capacidades (1967-1981)

Inicialmente, algumas considerações devem ser feitas para que se obtenha uma melhor compreensão a respeito da construção do pensamento naval brasileiro. Neste sentido, os argumentos demonstraram que os militares mantiveram uma autonomia burocrática para a formulação de seu pensamento político-estratégico e consequente delimitação dos projetos prioritários das Forças Armadas. No caso da Marinha, é importante observar que a construção do pensamento naval brasileiro aconteceu em meio a duas correntes de pensamento, e que de certa forma foram complementares nas décadas posteriores aos anos de 1960. A primeira corrente de pensamento trata-se do pensamento autonomista que se estabeleceu nos espaços institucionais a partir das políticas elaboradas por parte, especialmente, do Estado-Maior da Armada e de acordo com as decisões do Ministro da Marinha. A outra corrente de pensamento esteve vinculada a ideia de uma Marinha com capacidades diversificadas e que se posicionava de forma contrária a ideia de uma Marinha apenas para a guerra antissubmarino. Principalmente nos anos de 1970, percebe-se o fortalecimento do pensamento autonomista na Marinha brasileira, sem necessariamente o abandono das concepções estratégicas vinculadas à ideia de uma Marinha antissubmarino para atuar basicamente de forma auxiliar na Guerra Fria.

Assim, compreende-se que nos anos de 1970 o pensamento autonomista na Marinha manteve-se preocupado com a guerra antissubmarino no plano político-estratégico, com este pensamento autonomista podendo ser identificado no desenvolvimento da indústria naval brasileira e avanços tecnológicos de modo geral. Paralelamente a isso, as produções ideacionais encontradas na imprensa militar e monografias da Escola de Guerra Naval aqueceram os debates em relação ao poder naval brasileiro e à configuração das capacidades da Marinha do Brasil em decorrência das mudanças de conjuntura internacional. E ainda, somando-se a este conjunto de fatores, é perceptível as distintas linhas de pensamento entre as diferentes gerações de oficiais da Marinha, com os oficiais-generais estando mais identificados com aquilo que aprenderam na II Guerra Mundial e, do outro lado, os oficiais-superiores mais jovens apresentando novas propostas para se pensar a Marinha. Trata-se, portanto, de um importante período de transformações na Marinha brasileira tanto em suas capacidades industriais e modernização tecnológica quanto em seus aspectos ideacionais e de formulação da

estratégia naval brasileira para as décadas posteriores. Transformações estas que se tornaram mais perceptíveis nas décadas seguintes conforme será apresentado nos próximos capítulos.

A institucionalização dos novos parâmetros para se pensar a Marinha brasileira a partir da nova matriz de pensamento, proposta por Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores, tornou-se mais evidente na medida em que estes dois pensadores foram se destacando nos espaços institucionais da Marinha, sobretudo, nos cargos de maior influência e poder decisório. Assim, as mudanças de pensamento aconteceram, gradualmente, no decorrer dos anos sem uma adoção imediata daquilo que Vidigal e Flores propunham em suas publicações. Desta forma, as mudanças político-conjunturais no plano internacional também contribuíram para a construção do pensamento naval brasileiro, mudanças estas de percepção que podem ser identificadas nos documentos oficiais da Marinha do Brasil. Com isso, afirma-se que as mudanças na construção do pensamento naval brasileiro resultaram de uma série de fatores – ideacionais, políticos e conjunturais – que ao se aproximarem, nos diferentes espaços institucionais da Marinha, evidenciaram os requisitos para as modificações do pensamento estratégico e da configuração do poder naval brasileiro. De modo geral, em determinadas abordagens é difícil diferenciar a origem do que foi produzido nos documentos oficiais daquilo que era publicado e debatido nos espaços de produção ideacional. Entende-se neste caso que a construção do pensamento naval brasileiro se trata de um processo de contínuo intercâmbio de ideais, entre os espaços institucionais de formulação da estratégia naval com os debates produzidos e as ideias expressas nos artigos das revistas militares, nas publicações de livros e, também, por meio das pesquisas realizadas na Escola de Guerra Naval.

A observação destes elementos destacados permite uma melhor compreensão deste processo de construção do pensamento naval brasileiro. E que, portanto, não se limita apenas a um processo em que os acontecimentos transcorrem de forma linear e ininterrupta. Este processo de construção corresponde a um conjunto de esforços direcionados para o aprimoramento da estratégia naval brasileira conforme as prioridades estabelecidas na Marinha do Brasil. Por se tratar de um processo de interações entre instituições de formulação da estratégia naval e de ensino da Marinha, percebe-se que os debates construídos nos círculos militares de oficiais – envolvendo suas respectivas produções ideacionais em artigos e/ou monografias da Escola de Guerra Naval – foram

absorvidos e cristalizados nos documentos oficiais da Marinha no decorrer dos anos. E neste sentido, para se compreender a construção do pensamento naval brasileiro entre os anos de 1967 a 2008 os próximos três capítulos foram organizados de modo que evidenciassem as etapas deste processo. Etapas estas identificadas em três momentos: o primeiro de *configuração* da nova matriz de pensamento naval, o segundo de *diversificação inicial* das capacidades do poder naval brasileiro, e o terceiro de *cristalização* da visão de uma Marinha balanceada em suas capacidades aeronavais, de superfície e submarinas.

A partir destas colocações inicia-se a identificação das transformações tanto nos aspectos ideacionais da Marinha quanto nas concepções de emprego e meios navais a serem priorizados. Para tanto, apresentou-se do ponto de vista histórico os acontecimentos que confirmaram o afastamento da ideia de uma Marinha antissubmarino para a configuração de uma Marinha oceânica. Procurou-se desta forma aproximar as produções ideacionais com a sistemática introdução destas ideais na estratégia naval brasileira e os seus reflexos nos projetos navais da Marinha. Do contrário, a não aproximação das produções com o fomento ao desenvolvimento da indústria naval e de tecnologias sensíveis de emprego da Marinha tornaria sem sentido a identificação das concepções do pensamento naval brasileiro apresentadas no capítulo anterior. Em outras palavras, entende-se que os projetos navais da Marinha, ancorados especialmente em um pensamento autonomista industrial e em políticas de desenvolvimento tecnológico, confirmaram a influência das produções ideacionais em torno de uma proposta de mudanças para a configuração de uma Marinha balanceada em suas capacidades.

Mais precisamente neste capítulo, o propósito é apresentar o conjunto de fatores que deram início a este processo de mudanças de pensamento na Marinha brasileira, não limitado apenas ao debate de ideias. O próprio fomento à indústria naval e a importância conferida ao desenvolvimento de tecnologias sensíveis nos anos de 1970 implicaram em mudanças de pensamento que, conseqüentemente, procuraram incrementar as capacidades de construção do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Portanto, este capítulo aborda a construção do pensamento naval brasileiro não somente em seu aspecto propositivo e abstrato, e sim nos diferentes espaços da Marinha brasileira. E isso implica entender a configuração de um sistema de ideias que posteriormente iria influenciar nas atividades realizadas não somente nos ambientes de formulação da estratégia naval brasileira, e sim também em outros setores, a exemplo do setor de engenharia naval da

Marinha. Deste modo, a elaboração de projetos navais e as atividades do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro podem ser compreendidas apenas se inseridas neste conjunto de fatores interligados. Trata-se de uma cadeia de esforços que, ao serem iniciados no plano ideacional, afastam-se da abstração característica das ideias na medida em que se tornam políticas e, conseqüentemente, se materializam nos meios navais adquiridos e/ou construídos no Brasil.

1. De uma força auxiliar na Guerra Fria para uma Marinha oceânica: a ampliação das capacidades e o gradual afastamento da “síndrome antissubmarino”

1.1. Um panorama das ameaças da Marinha soviética no Atlântico Sul: concepções conjunturais para além da guerra antissubmarino

No cenário da Guerra Fria, a União Soviética era considerada pela Marinha do Brasil – e pelos militares brasileiros em geral – uma adversária dos países que formavam o bloco liderado pelos Estados Unidos. Mais precisamente na América do Sul, entendia-se que a Marinha brasileira deveria estar pronta para intervir tanto no seu mar territorial quanto nos rios navegáveis na Bacia Amazônica – utilizando assim as múltiplas vias fluviais daquela região. E aqui, é importante destacar que o Atlântico Sul sempre foi considerado a área prioritária de atuação da Marinha, com o Brasil naquele contexto devendo proteger os navios-transporte comerciais de grande capacidade que transportavam petróleo, grãos e matérias-primas de modo geral. Entendia-se, portanto, que as rotas marítimas ao sul do continente africano e seu tráfego para o Oceano Índico deveriam ser protegidas. Tratava-se de uma estratégia voltada para as necessidades de fornecimento de matérias-primas e petróleo da África e Oriente Médio para a Europa e Estados Unidos.⁸⁹

Neste contexto, inclusive para os militares brasileiros, tornou-se mais evidente uma peculiaridade da Guerra Fria estabelecida ainda nos primeiros anos do pós-II Guerra Mundial: o equilíbrio de poder entre os Estados Unidos e a União Soviética, com estas duas superpotências aceitando a distribuição global de suas forças, mesmo que de forma desigual. De um lado, a URSS mantinha o controle e/ou exercia influência nas regiões

⁸⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1971*. Arquivo da Marinha, p. 70ss.

anteriormente ocupadas pelo Exército Vermelho e outras Forças Armadas comunistas, sem necessariamente procurar ampliá-la com o uso da força militar. E do outro lado, os EUA exerciam o controle e/ou predomínio do restante mundo capitalista, assumindo desta forma a velha hegemonia imperial das antigas potências coloniais, sem o propósito de intervir nas áreas sob hegemonia soviética. Com efeito, o fato é que as duas superpotências militares procuraram evitar choques diretos entre suas Forças Armadas de modo que não desencadeassem uma guerra entre os dois países, e neste sentido as ações adotadas se deram com base na suposição de que a coexistência pacífica dos dois países seria possível a longo prazo. Percebe-se, em especial a partir dos anos de 1970, uma relativa distensão nas relações dos EUA com a URSS, no transcorrer de uma série de conversações entre as autoridades políticas soviéticas e norte-americanas. Por exemplo, em novembro de 1974, Leonid Brejnev e Gerald Ford se encontraram na cidade de Vladivostok para tratar de questões, que se encontravam em andamento, a respeito do controle de armas nucleares – as bases preliminares para o *SALT II*⁹⁰. E assim, a política externa destes países apresentou um posicionamento predominantemente defensivo, especialmente, ao perceberem a impossibilidade de qualquer vitória em uma guerra nuclear (TOMPSON, 2003, p. 50-54).

Entretanto, William Tompson (2003) salientou que a *détente* não se tratava de um pensamento político-estratégico homogêneo entre as elites políticas norte-americanas e soviéticas. Para Tompson o equilíbrio estratégico estabelecido entre as duas superpotências apresentava limitações, observando neste caso que Moscou atuava com o propósito de estender a influência soviética na medida em que era exposto o desinteresse dos EUA em determinadas regiões (TOMPSON, 2003, p. 50-63). E neste sentido, o pensamento entre os militares brasileiros era de que a extensão da presença soviética da África para a América do Sul representava uma ameaça a ser monitorada pelas Forças Armadas. Ideia que se difundiu de forma crescente nos diferentes espaços institucionais e de produção ideacional da Marinha brasileira, com os argumentos procurando deste modo justificar uma maior presença naval do Brasil no Atlântico Sul. Tratava-se de um pensamento político-estratégico que se identificava com o processo de aproximação do Brasil com os países africanos recém independentes. Ademais, entendia-se por parte das autoridades governamentais e entre os militares que a cooperação do Brasil com a África, inicialmente na área político-econômica, reforçaria o estabelecimento de interesses

⁹⁰ *SALT – Strategic Arms Limitation Talks.*

comuns no Atlântico Sul, afastando-se assim da estratégia quase que tutelar dos Estados Unidos para a região (VISENTINI, 2011, p. 178-182).

De modo semelhante do que fizera a Alemanha durante a II Guerra Mundial, imaginava-se que a Marinha soviética poderia atuar contra o tráfego marítimo de longo curso e/ou de cabotagem ao largo do litoral brasileiro, com ataques realizados a partir de submarinos e de minagem das áreas de passagem estratégica. Considerava-se a possibilidade de incursões soviéticas serem realizadas com pequenos efetivos ao longo do litoral brasileiro em ações de sabotagem, desembarque de agentes e fornecimento de material à possíveis grupos insurgentes no país. E em uma terceira hipótese, afirmou-se também que a União Soviética poderia utilizar a sua Marinha no Atlântico Sul em proximidade com o continente americano, com as suas forças navais de superfície visando – principalmente – o ataque aos comboios. Estas três hipóteses fizeram com que a estratégia naval brasileira daquele período enfatizasse a possibilidade de um eventual conflito contra a Marinha soviética. No caso de um conflito naval direto, a Marinha brasileira deveria atuar de forma combinada com as Forças Aliadas Interamericanas, adotando assim uma estratégia basicamente defensiva com o objetivo de proteger e manter a continuidade do tráfego marítimo. Assim, uma estratégia ofensiva seria adotada por parte do Brasil apenas nos casos em que houvessem ações insurrecionais no continente apoiadas pelos soviéticos.⁹¹

Os navios de transporte comercial de maior porte – e, portanto, de maiores capacidades de carga – que não conseguiam realizar a travessia do Canal de Suez e Panamá aumentaram a importância das rotas marítimas do sul da África, rotas que interligavam os oceanos Índico e Atlântico. E por conta disso, o Atlântico Sul se tornou um oceano de maior relevância na estratégia marítima internacional, tendência esta que foi gradativamente reforçada com o fechamento do Canal de Suez em 1967. Na visão das autoridades navais brasileiras, o Atlântico Sul era uma área estratégica para a União Soviética nos seus esforços em manter maior influência na África e na América do Sul. Ameaça que poderia inclusive aumentar, caso a aviação soviética obtivesse bases aeronavais no litoral africano que viabilizassem o emprego de sua aviação contra a Marinha brasileira. Neste sentido, apesar da África do Sul ser considerada militarmente limitada, dada a inexistência de uma indústria naval naquele país, uma maior aproximação

⁹¹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1971*. Arquivo da Marinha, p. 73s.

era vista de forma positiva. Isso porque a África do Sul oferece posição estratégica no extremo sul do continente africano, possibilitando assim o contato entre o Oceano Atlântico Sul e o Oceano Índico. Portanto, dentro desta linha de pensamento, incentivou-se o estabelecimento de interesses comuns não somente com a África do Sul, e sim entre os países sul-atlânticos, com o propósito de facilitar a realização de exercícios navais e ações conjuntas entre os países da região⁹² – o que permitiria, também, uma maior presença da Marinha do Brasil em áreas marítimas distantes do litoral brasileiro.

Na Escola de Guerra Naval no ano de 1979, em palestra proferida pelo então Contra-Almirante Mario Jorge da Fonseca Hermes⁹³, abordou-se o papel do Brasil dentro da estratégia global dos Estados Unidos. No decorrer da palestra, o almirante Hermes afirmou que em caso de guerra com a União Soviética os Estados Unidos dependeriam de algumas matérias-primas oriundas dos países africanos, e isso era o que justificava a importância estratégica do Atlântico Sul para os norte-americanos. Com isso, entendia-se que o continente sul-americano, o que incluía o Brasil, representava pouca importância no final dos anos 1970 em termos de balanço de poder mundial. Destacando-se assim apenas a importância do saliente do Nordeste brasileiro, devendo este ser visto como “um trunfo em qualquer possível futura negociação no campo militar com os EUA”. Considerando neste caso o fato de o saliente Nordeste oferecer acesso ao porto de Dakar/Senegal, importante ponto de apoio logístico em um eventual conflito no continente europeu, diante de uma hipotética inviabilidade de utilização das linhas de comunicação marítima do Atlântico Norte.⁹⁴

Somando-se a isso, a descolonização das províncias portuguesas na África foi entendida como uma oportunidade para se estabelecer uma maior presença do Brasil naquele continente – com destaque para Moçambique. Considerou-se estratégica a rota

⁹² COELHO, Dimas Lopes da Silva. *A importância estratégica o Atlântico Sul dentro da conjuntura internacional: vantagens e/ou desvantagens para o Brasil*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (3-D-20). Rio de Janeiro/1969, p. 23-40.

⁹³ O Contra-Almirante Mario Jorge da Fonseca Hermes durante o período de dois anos e três meses havia exercido o cargo de Adido Naval nos Estados Unidos, e também havia sido delegado e, posteriormente, chefe da delegação brasileira na Junta Interamericana de Defesa (JID) da Organização dos Estados Americanos (OEA). Ver: Palestra proferida pelo Contra-Almirante Mario Jorge da Fonseca Hermes, na Escola de Guerra Naval. *O Brasil e a estratégia global norte-americana*. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1979. Biblioteca da Escola de Guerra Naval (2-C-5), p. 18.

⁹⁴ Palestra proferida pelo Contra-Almirante Mario Jorge da Fonseca Hermes, na Escola de Guerra Naval. *O Brasil e a estratégia global norte-americana*. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1979. Biblioteca da Escola de Guerra Naval (2-C-5), p. 09s.

marítima que interligava o Cabo da Boa Esperança com a área marítima correspondente à faixa litorânea do Rio de Janeiro até Tramandaí/RS. E, se por um lado a descolonização da África significou uma oportunidade para o Brasil, por outro, também aumentou – segundo os formuladores da estratégia naval brasileira – os riscos de maior presença soviética nos países africanos recém independentes. Afirmando-se que a presença da União Soviética no continente africano poderia gerar mudanças no cenário correspondente ao Atlântico Sul. Fator este que justificava naquele contexto a importância dos Estados Unidos, e seu *status* de principal aliado do Brasil, em uma eventual guerra contra a Marinha soviética. E neste sentido, observou-se que a defesa antiaérea da Marinha brasileira era considerada inadequada e insuficiente contra qualquer investida da aviação de ataque soviética – baseada em terra e/ou embarcada – na América do Sul.⁹⁵

Entendia-se que, a partir das posições conseguidas na costa Ocidental da África, os aviões soviéticos de grande raio de ação poderiam patrulhar vastas áreas marítimas no Atlântico Sul, incluindo desta forma o litoral brasileiro. Motivo de preocupação, tendo em vista que a Marinha do Brasil não contava com as condições ideais para fazer frente ao poder naval soviético, mesmo que este operasse apenas com uma fração de suas capacidades no Atlântico Sul. Portanto, para uma hipotética guerra generalizada salientou-se o estabelecimento de alianças com os países de maior poder naval, sem desconsiderar os países com poder militar semelhante ao do Brasil. Neste último caso, avaliou-se a possibilidade do agrupamento de meios militares entre diferentes países, para se obter certo posicionamento capaz de representar um fator de força regional. Tratava-se de um pensamento naval que tornava a África do Sul um aliado com potencialidades para uma hipotética soma de esforços, sobretudo, por conta de sua posição geográfica dominante sobre as rotas marítimas que controlam o Cabo da Boa Esperança.

1.2. A “síndrome antissubmarino”: um modelo a ser superado na Marinha do Brasil

Entre o final da década de 1960 e início dos anos 1970, o cenário de atuação da Marinha brasileira consistiu basicamente no patrulhamento das águas oceânicas com ações de presença nas áreas marítimas territoriais – visando, especialmente, a

⁹⁵ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1973*. Arquivo da Marinha, p. II-37s.

identificação de submarinos inimigos.⁹⁶ Em entrevista, o almirante Mario Cesar Flores (2019) explicou aquilo que ele chamou de “síndrome antissubmarino”. Conforme o almirante, a Segunda Guerra Mundial havia consagrado na Marinha brasileira a ideia de guerra antissubmarino, fazendo com que a Marinha se tornasse radicalmente obcecada a essa forma de se fazer guerra. Algo que no pós-II Guerra continuou, se tornando naquilo que ele chamou de “síndrome antissubmarino” com a Marinha brasileira apenas substituindo as ameaças dos submarinos alemães para os submarinos soviéticos. Tratava-se de uma linha de pensamento que condicionava o pensamento naval brasileiro em sua totalidade. Nas palavras de Mario Cesar Flores, naquele contexto, “os submarinos eram usados como acessório de ensino, treinamento para a guerra antissubmarino” (FLORES, 2019). E neste sentido, não se pensava em usar os submarinos enquanto arma de ataque, e sim apenas como um instrumento de ensino para preparar os navios brasileiros, sobretudo, para os exercícios realizados nas Operações UNITAS por insistência da Missão Naval norte-americana no Brasil.⁹⁷ Realidade esta que sofreu algumas mudanças com a aquisição dos submarinos da Classe *Humaitá* – os *Oberon* de origem inglesa. Para o almirante Roberto de Guimarães Carvalho (2019), os submarinos da Classe *Humaitá* mudaram a maneira de se pensar dos submarinistas brasileiros. Isso porque após a entrega destes submarinos, a Marinha inglesa transferiu diversos procedimentos operacionais/táticos que ainda não eram utilizados pela Marinha brasileira fazendo com que os submarinos deixassem de ser apenas um acessório de ensino e assim se tornassem meios a serem empregados enquanto arma de ataque.⁹⁸

Tendo em vista as novas capacidades das aeronaves soviéticas baseadas em terra na costa ocidental africana, incluiu-se nos debates a necessidade de preparo da Marinha brasileira contra estas novas ameaças. Era um cenário diferente daquele pensado nos moldes de uma guerra antissubmarino, e que poderiam comprometer as comunicações marítimas do Brasil no Atlântico Sul. Com os avanços tecnológicos naquele período permitindo o desenvolvimento de modernas aeronaves dotadas de mísseis ar-superfície. A partir de então, pensou-se no sentido de configurar os navios – em construção para o

⁹⁶ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1971*. Arquivo da Marinha, p. 44.

⁹⁷ Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1990-1992), Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores. Rio de Janeiro, 15 de julho de 2019.

⁹⁸ Entrevista realizada com o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2003-2006), Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho. Rio de Janeiro, 18 de julho de 2019.

Brasil – contra este novo tipo de ameaça, considerando o fato de que os meios navais empregados pela Marinha naquele momento não forneciam uma defesa aeronaval eficaz. E neste sentido, intensificaram-se os debates na Marinha brasileira em relação ao papel estratégico da aviação de asa-fixa, e também sobre o emprego de mísseis de longo alcance. Entendia-se que as ameaças destas aeronaves poderiam ser neutralizadas com a utilização de aeronaves de interceptação baseadas em grandes navios-aeródromo – lembrando que o navio-aeródromo *Minas Gerais* não comportava esse tipo de aeronave por uma série de fatores técnicos e de velocidade. E neste caso, os mísseis de longo alcance superfície-ar foram apontados como uma alternativa contra qualquer ataque realizado por aeronaves de maior autonomia dotadas de mísseis.⁹⁹

Na revista *A Defesa Nacional* identificou-se um debate consistente sobre o emprego do poder naval com a finalidade de se alcançar vantagens políticas e econômicas em diferentes regiões. Percebe-se com isso que as produções ideacionais na imprensa militar não se limitaram à ideia de uma guerra antissubmarino no Atlântico Sul. Enfatizando-se neste sentido a mobilidade e a flexibilidade que uma Marinha poderia proporcionar ao se utilizar da livre navegação em águas internacionais.¹⁰⁰ Inclusive, conforme o almirante Gualter Magalhães¹⁰¹ as Forças Armadas modernas deveriam operar em todos os ambientes e não apenas naqueles em que lhes dessem os respectivos nomes. Para o almirante Magalhães o formato ideal de uma Marinha deveria compor uma variedade de capacidades, citando por exemplo as capacidades de controle de área marítima e de projeção de poder sobre terra. Elementos que tornavam evidente um modelo de Marinha com meios suficientes para agir e manter sua presença em diferentes cenários, de forma que correspondesse aos critérios de um poder naval dissuasório e relativamente ofensivo.¹⁰²

Assim, a capacidade de controle de área marítima passou a ser vista como sendo uma das principais missões de uma Marinha brasileira, perspectiva esta que se aproximava das concepções de Alfred T. Mahan referentes ao controle dos mares.

⁹⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1971*. Arquivo da Marinha, p. 44ss.

¹⁰⁰ MAGALHÃES, Gualter Maria Menezes de. *As Missões das Marinhas – um panorama geral*. Revista *A Defesa Nacional*. Rio de Janeiro/RJ. Ano 65. Nº 676 março-abril/1978, p. 49s.

¹⁰¹ O Almirante-de-Esquadra Gualter Maria Menezes de Magalhães foi Chefe do Estado-Maior da Armada no final dos anos 1970.

¹⁰² MAGALHÃES, Gualter Maria Menezes de. *As Missões das Marinhas – um panorama geral*. Revista *A Defesa Nacional*. Rio de Janeiro/RJ. Ano 65. Nº 676 março-abril/1978, p. 51s.

Entendia-se, portanto, que as Marinhas com poder naval relativamente significativo deveriam obter o controle de áreas marítimas com o propósito de restringir a livre navegação inimiga. Para isso, destacou-se a importância dos submarinos e aviões com esta finalidade, diante do fato de que o controle destas áreas não seria absoluto e sim temporário. Com isso, alguns requisitos foram descritos para o controle de área marítima por meio da realização de diferentes tarefas. Tarefas estas que envolviam a interdição das linhas marítimas e a utilização destas para o transporte de bens materiais/comerciais, de modo que não deixassem de prestar apoio logístico e de fogo naval aos militares brasileiros em regiões distantes quando necessário.¹⁰³ E ainda com relação ao apoio militar em áreas distantes, Gualter Magalhães salientou de modo recorrente as capacidades de uma Marinha de se projetar para outras regiões. Afirmando que a capacidade de projeção de poder sobre terra era adequada para a proposta de uma Marinha equilibrada em seu formato e que não comprometeria a capacidade de controle de área marítima, uma vez que a projeção de poder sobre terra dependeria diretamente do controle de área marítima.

Para tanto, enfatizou-se a necessidade de emprego de aeronaves baseadas em navios-aeródromo de forma combinada com outros meios navais, e que proporcionassem uma série de medidas associadas ao apoio de fogo naval e assalto anfíbio. Somando-se a isso, as ações de presença naval foram inseridas na proposta de uma Marinha balanceada em suas capacidades. Considerou-se neste caso o fato de que em determinadas circunstâncias o posicionamento dos meios navais em limites territoriais poderia desmobilizar as ações beligerantes adversárias, sem necessariamente a realização de qualquer manobra naval ofensiva. Por conta disso, a Marinha do Brasil deveria definir os meios navais da Esquadra condizentes aos movimentos de concentração e de desconcentração do poder naval brasileiro de acordo com os diferentes cenários de tensão e conflitos. Ademais, esta linha de pensamento evidencia a aproximação do pensamento naval brasileiro com as ideias apresentadas nas obras de Julian Corbett e de Raoul Castex abordadas no capítulo anterior. De toda forma, afirmou-se que o formato da Marinha deveria atender aos propósitos dissuasórios do poder naval brasileiro, para que quando ameaçada conseguisse agir de forma preventiva e/ou reativa contra as ameaças inimigas.

¹⁰³ MAGALHÃES, Gualter Maria Menezes de. As Missões das Marinhas – um panorama geral. Revista *A Defesa Nacional*. Rio de Janeiro/RJ. Ano 65. Nº 676 março-abril/1978, p. 52ss.

Nas palavras do almirante Gualter Menezes de Magalhães, ex-Chefe do Estado-Maior da Armada:

“Se bem preparada e aplicada, a presença naval pode ser muito útil na complementação de ações diplomáticas para o alcance de propósitos políticos. Pode, também, funcionar como eficiente elemento de deterrência. [Contudo], se usada de forma inepta, pode ser desastrosa.” (MAGALHÃES, 1978, p. 59).

É importante observar que estas ideias começaram a circular dentro da Marinha na forma de debates e de publicações, e que naquele momento não refletiram diretamente nas políticas de aquisição dos meios e formulação da estratégia naval brasileira. No contexto dos anos de 1970 a estratégia naval brasileira era pautada ainda na estratégia naval antissubmarino dos Estados Unidos para a região. Assim, a única abordagem que se afastou da estratégia naval dos Estados Unidos foi a de intensificação da atuação da Marinha brasileira na Amazônia, com a realização de estudos naquele ano sobre o envio de helicópteros para operarem naquela região.¹⁰⁴ Neste sentido, as maiores atenções se mantiveram na observação das movimentações de navios referentes ao bloco soviético. Lembrando que, no início da década de 1970, o monitoramento e controle da área marítima correspondente ao Atlântico Sul era realizado apenas por uma rede radiogoniométrica¹⁰⁵ de alta frequência pela Marinha brasileira.¹⁰⁶

No decorrer da década de 1970 a *Revista do Clube Naval* intensificou a circulação de ideias sobre o emprego dos submarinos de ataque. Enfatizando assim o longo raio de ação dos submarinos e a maior autonomia destes quando comparados com os navios de superfície. Entre os aspectos de maior ênfase sobre os submarinos, apontou-se para a capacidade dos meios submarinos operarem por semanas sem apoio logístico, o que aumentava ainda mais as dificuldades de identificação e localização dos mesmos por parte das Marinhas adversárias. E neste sentido, a presença de submarinos de ataque manteria

¹⁰⁴ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1971*. Arquivo da Marinha, p. 45s.

¹⁰⁵ Radiogoniometria é o método que tem por objetivo determinar, mediante o emprego de sinais radioelétricos, a direção entre duas estações, uma transmissora e outra receptora. Os radiogoniômetros instalados nas embarcações permitem a obtenção das marcações: de radiofaróis, de embarcações e de aeronaves.

¹⁰⁶ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1971*. Arquivo da Marinha, p. 51.

a força antissubmarino inimiga em constante alerta e estado de tensão.¹⁰⁷ Nas palavras do então Capitão-de-Mar-e-Guerra Arlindo Vianna Filho:

“(...) os submarinos são capazes de atender a um elevado número de tarefas movimentando-se nas três dimensões dos oceanos e libertos dos problemas de superfície das águas. Possuem, como característica quase fundamental, um grande raio de ação; assim, onde os companheiros da superfície não podem chegar sem escalas de reabastecimento ou sem o apoio de navio-tanque, os submarinos podem permanecer por semanas operando em sigilo.” (VIANNA FILHO, 1977, p. 07)

Nas operações de guerra antissubmarino os submarinos eram empregados para o adestramento dos navios contratorpedeiros que atuavam conjuntamente com os meios aéreos antissubmarino.¹⁰⁸ No entanto, conforme anteriormente destacado, essa realidade sofreu consideráveis mudanças com a chegada dos novos submarinos *Oberon* – da Classe *Humaitá*. Por se tratarem de modernos submarinos, os submarinos da Classe *Humaitá* permitiram a utilização destes meios em diferentes cenários, com o emprego de táticas defensivas e até mesmo ofensivas. Assim, foram acrescentadas novas formas de reconhecimento de áreas marítimas/costeiras a partir das fotografias retiradas pelo periscópio destes submarinos. E também, estes submarinos ampliaram as capacidades operacionais em exercícios de minagem defensiva/ofensiva e, sobretudo, de ataque submarino contra qualquer força naval inimiga. Características que proporcionaram uma maior liberdade de ação para a arma submarina na Marinha brasileira.¹⁰⁹ Isso, em um momento em que se percebe maiores esforços no sentido de diversificar as capacidades da Marinha, com os seus meios navais proporcionando a realização de exercícios envolvendo: incursões anfíbias, manobras de guerra antissubmarino e guerra submarina, medidas de guerra eletrônica, operações de minagem e varredura, operações especiais, ações e manobras de superfície, e ações de controle do tráfego marítimo.¹¹⁰ E, portanto, não somente a arma submarina passava por transformações, e sim, também, a capacidade

¹⁰⁷ VIANNA FILHO, Arlindo. Submarinos de ataque. *Revista do Clube Naval*. Ano 89/247. Jul.-ago./1977, p. 06s.

¹⁰⁸ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1974*. Arquivo da Marinha, p. I-36s.

¹⁰⁹ No ano de 1974 já é possível perceber alguns esforços no sentido de diversificar o emprego dos meios navais da Marinha brasileira, principalmente durante os exercícios da UNITAS XV em que o submarino *Humaitá* foi utilizado. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1974*. Arquivo da Marinha, p. I-42.

¹¹⁰ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *I Relatório do ano de 1977*. Arquivo da Marinha, p. 02.

anfíbia da Marinha brasileira¹¹¹, que gradativamente foi aperfeiçoando o emprego dos fuzileiros navais¹¹² em diferentes teatros operacionais¹¹³ não mais limitado às questões de segurança interna do país.

1.3. A ampliação das áreas prioritárias da Marinha: repensando a atuação do poder naval brasileiro

Se por um lado a presença soviética na África era motivo de preocupação para as autoridades da Marinha brasileira, por outro no âmbito latino-americano o cenário não configurava divergências e/ou animosidades suficientemente graves ao ponto de eclodir uma guerra envolvendo o Brasil. E, paralelamente a isso, os pensadores militares brasileiros reconheciam também o equilíbrio militar entre os Estados Unidos e a União Soviética, equilíbrio este que de certa forma tornava quase que improvável um conflito direto entre as duas superpotências. Conforme as produções ideacionais dentro da Marinha brasileira, isso teria feito com que aumentassem as possibilidades do aparecimento de crises e guerras limitadas na periferia do sistema internacional. Nas palavras do almirante Câmara (1980) “o despreparo militar é um incentivo à agressão”, afirmando neste sentido que as guerras modernas pendiam para ações rápidas e violentas, e que exigiriam ainda mais das Forças Armadas o emprego imediato de seus meios. E deste modo, embora o cenário político latino-americano não apresentasse ameaças de guerra eminente, salientou-se que a Marinha do Brasil deveria capacitar-se para atuar rapidamente e de forma dissuasória.¹¹⁴

No plano político-estratégico, enfatizou-se a necessidade de se estabelecer uma área de atuação prioritária para o poder naval brasileiro. Com esta área devendo abranger o Atlântico ao sul de um paralelo entre 10 e 15°N, o qual continha a parcela sul-atlântica

¹¹¹ Mudanças visíveis tanto na Operação UNITAS XV – na realização de exercícios com mergulhadores de combate – quanto na Operação Dragão X com a utilização de novos equipamentos. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1974*. Arquivo da Marinha, p. I-42.

¹¹² Em 1977, a Força de Transportes da Marinha – na realização de operações anfíbias – realizou o transporte logístico de pessoal e material da Marinha, atuando conjuntamente com o IV Exército em manobras militares no Nordeste brasileiro. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *I Relatório do ano de 1977*. Arquivo da Marinha, p. 02.

¹¹³ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1974*. Arquivo da Marinha, p. I-42.

¹¹⁴ CÂMARA, Ibsen Gusmão. O pensamento estratégico brasileiro – projeção de nossa maritimidade na estratégia nacional. Revista *A Defesa Nacional*. Rio de Janeiro/RJ. Ano 67. Nº 688 março-abril/1980, p. 14s.

das rotas transoceânicas de interesse brasileiro. Somando-se a isso, e de modo geral, previu-se a proteção: do tráfego de cabotagem, das águas sob jurisdição brasileira, das áreas correspondentes à fronteira marítima do país, e das águas que banhavam os países da América do Sul e do continente africano – principalmente naqueles países em que o relacionamento com o Brasil aumentava. Em um segundo cenário hipotético, não se excluiu a possibilidade de atuação do poder naval brasileiro fora do Atlântico Sul, principalmente, em situações singulares e sob a forma de cooperação com outras Marinhas. Neste sentido, imaginou-se a formatação de uma Marinha oceânica composta por diferentes meios aeronavais, com a Esquadra brasileira devendo ser – ao menos no plano ideacional – composta por: aviões de patrulha baseados em terra, de longo e médio raio de ação; navios com helicópteros embarcados, com parte destes navios dotados de mísseis antinavio e antiaéreos para a defesa de área; e no mínimo um navio-aeródromo, ainda que pequeno, com aviões de interceptação/ataque embarcados.¹¹⁵

Nos anos de 1970 o aumento do mar territorial brasileiro para as 200 milhas marítimas intensificou os debates, dentro da Marinha, a respeito dos meios navais a serem empregados naquele momento. Após o Plano Diretor de 1967 e mesmo com o contrato de construção das fragatas da Classe *Niterói* em andamento, a estratégia naval brasileira voltada para a guerra antissubmarino começou a ser repensada, a partir de diferentes perspectivas, por parte de alguns oficiais-superiores que se dedicavam aos estudos estratégicos navais – com destaque para Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores.¹¹⁶ Neste sentido, a necessidade de aquisição de novos navios de patrulha-oceânica foi apontada como imediata no planejamento estratégico da Marinha, tendo em vista que os navios de patrulha construídos pelo AMRJ naquele momento eram projetados para operarem apenas em áreas costeiras e regiões fluviais. Aqui, as limitações operacionais envolviam diretamente as condições dos meios navais e seus sistemas de armas empregados. De modo geral, estes fatores intensificaram as preocupações correspondentes ao preparo e planejamento da Marinha brasileira, de forma que a ampliação das capacidades operacionais atendessem as necessidades dos diferentes cenários de guerra no mar. Neste contexto, destacou-se a inexistência de meios navais diversificados, sem uma infraestrutura de apoio correspondente aos critérios da guerra

¹¹⁵ FLORES, Mario Cesar. Fundamentos instáveis e rumos incertos. *Revista Marítima Brasileira*. Ano C out./nov./dez. de 1980. Nº 10, 11 e 12, p. 69s.

¹¹⁶ Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1990-1992), Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores. Rio de Janeiro, 15 de julho de 2019.

eletrônica e ações de superfície – limitações que foram remetidas aos demasiados esforços direcionadas à guerra antissubmarino em detrimento ao desenvolvimento das demais capacidades da Marinha.¹¹⁷

Dentre as propostas idealizadas – por parte da oficialidade mais preocupada com o incremento e diversificação das capacidades do poder naval brasileiro – apontou-se para a necessidade de revisão das políticas navais formuladas pela Marinha brasileira e sua correspondente doutrina naval empregada. Com isso, as atividades realizadas pela Marinha¹¹⁸ foram frequentemente debatidas e reavaliadas¹¹⁹ nos espaços de construção do pensamento naval brasileiro. Contudo, isso não significa que estas atividades foram imediatamente modificadas, ou então inseridas, no planejamento estratégico da Marinha. Na medida em que a estratégia naval brasileira era formulada percebe-se que as mudanças de pensamento não ocorreram de forma linear e ininterrupta. Tanto é que muitas destas produções ideacionais não passaram de propostas no decorrer daquela década, sem serem adotadas pelas autoridades navais brasileiras. E neste sentido, uma série de fatores militares impediram uma maior ampliação das capacidades da Marinha do Brasil, especialmente quando se tratando da exclusividade direcionada para a guerra antissubmarino.¹²⁰

A respeito da estratégia da Marinha para a região, neste período não existiu uma estratégia naval brasileira formalmente estabelecida para a América do Sul, no entanto, isso não significa que tal pensamento não existisse. No contexto dos anos de 1970 alguns estudos foram realizados para identificar e atender aquelas que deveriam ser as demandas estratégicas da Marinha, com o propósito de identificar os problemas críticos, a exemplo da inadequada defesa antiaérea da Marinha brasileira. E, apesar de a Marinha do Brasil se destacar por ser a maior da América do Sul – em termos de efetivo e número de navios – o fator aéreo tornava vulnerável seu poder naval diante das capacidades aeronavais de

¹¹⁷ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1971*. Arquivo da Marinha, p. 43ss.

¹¹⁸ Entre as atividades debatidas destaque para: as diretrizes da guerra de minas empregada; as operações fluviais que estavam sendo estabelecidas naquele momento; as formas de apoio de fogo naval; as normas para os procedimentos de fiscalização do mar territorial brasileiro; e, inclusive, os planos estratégicos da Marinha e a formulação das suas políticas navais. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1971*. Arquivo da Marinha, p. 67.

¹¹⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1971*. Arquivo da Marinha, p. 67.

¹²⁰ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1972*. Arquivo da Marinha, p. 58s.

outros países. Neste caso, a superioridade aeronaval argentina e a constituição da Força Aérea da Venezuela serviram de parâmetro para a Marinha brasileira avaliar as suas limitações aeronavais. Vulnerabilidade que era ampliada quando inserida no contexto internacional devido ao estacionamento de um esquadrão de aeronaves soviéticas de reconhecimento marítimo em Conakry, na Guiné. Na avaliação da Marinha, o litoral brasileiro em toda a sua extensão estaria ao alcance destas aeronaves soviéticas. E, portanto, a presença aeronaval soviética era motivo de crescente preocupação entre as autoridades da Marinha brasileira, que consideravam aquela presença uma ameaça em potencial ao Brasil.¹²¹

Por conta dos problemas internos de natureza econômica no ano de 1980, previu-se que o reaparelhamento militar do Brasil não seria igualmente significativo nos anos seguintes, ao menos a médio prazo, a partir da redução da participação das Forças Armadas no orçamento federal. Tendência que foi reforçada devido a inexistência de uma ameaça de conflito regional.¹²² Contudo, as prioridades sobre a defesa do Atlântico Sul foram mantidas no plano estratégico, por conta de uma série de fatores como: a importância do tráfego de cabotagem, a necessidade de proteção das rotas marítimas por onde passava o petróleo importado pelo Brasil, e a proteção das reservas de petróleo existentes em território marítimo nacional a serem exploradas. No caso de um hipotético conflito Leste-Oeste permaneceu a ideia de que a Marinha brasileira atuaria de forma complementar, cooperando com as potências ocidentais. E, com relação à proteção das áreas marítimas mais longínquas, estas seriam confiadas às circunstâncias da ordem internacional por meio do estabelecimento de alianças com outros países que compartilhassem dos mesmos interesses brasileiros – neste caso, o Golfo Pérsico e o Canal de Moçambique foram identificados como sendo as duas áreas de maior importância para o Brasil.¹²³

Em meio a essa ampliação das áreas de atuação do poder naval brasileiro, por parte do Brasil percebe-se um afastamento das intermitentes proposições dos Estados Unidos em relação aos arranjos de defesa coletiva continental. E que no caso da Marinha envolveram a proposta dos EUA de formação da Organização do Tratado Atlântico Sul –

¹²¹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1973*. Arquivo da Marinha, p. II-36s.

¹²² MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1980*. Arquivo da Marinha, p. II-33ss.

¹²³ *Ibidem*, p. II-37.

OTAS – apoiada na ideia de cooperação com o regime colonialista de Portugal e com a África do Sul. Por outro lado, na medida em que a OTAS era recusada o governo brasileiro procurou o apoio diplomático dos países africanos para legitimar a expansão do Mar Territorial para as 200 milhas (VISENTINI *et al.*, 2022, p. 201). E neste sentido, nos anos finais do governo Médici, o chanceler Mário Gibson Barbosa percebeu a necessidade de melhorar a imagem do Brasil entre os países africanos, de forma que se estabelecesse um clima favorável para o aprofundamento das relações com a África de modo geral. Do contrário, o Brasil poderia perder importantes espaços diante do aumento da influência e presença da União Soviética e de Cuba no outro lado do Atlântico Sul. Tanto é que a presença de Cuba e da União Soviética em Angola era considerada uma ameaça, tendo em vista que esta presença poderia transformar o Atlântico Sul em um novo cenário do conflito Leste-Oeste (BANDEIRA, 2021, p. 187-196).

2. A crescente insatisfação com os Estados Unidos: avaliando a dependência e obsolescência da Marinha

2.1. Exercícios navais realizados no âmbito da UNITAS e os indicativos para as aquisições na Marinha brasileira

Nos anos de 1970 as relações militares entre Brasil e Estados Unidos alcançaram um nível de maturidade não visto desde a II Guerra Mundial, com o Brasil optando por um relacionamento mais pragmático não obrigatoriamente alinhado aos propósitos militares dos Estados Unidos. É de conhecimento que as insatisfações por parte dos militares brasileiros foram crescentes em relação ao reduzido fornecimento de material bélico dos Estados Unidos ao Brasil. Por isso do estabelecimento das parcerias com os fornecedores europeus, que em determinados aspectos serviu para o fomento da indústria de defesa brasileira. Contudo, percebe-se que apesar do fim das estruturas formais burocráticas a partir do fim do acordo Militar Brasil-Estados Unidos e conseqüentemente encerramento da Missão Naval norte-americana, o relacionamento militar entre os dois países manteve-se por conta de uma série de fatores que atendiam interesses de ambos os lados. Tratava-se, portanto, de um processo de readaptação das realidades e não necessariamente de um rompimento das relações militares entre Brasil e Estados Unidos, até porque os norte-americanos não pretendiam perder credibilidade na América do Sul (DAVIS, 1996, p. 189-207). Tanto é que os exercícios antissubmarino realizados entre as

Marinhas dos dois países foram mantidos, e neste caso as Operações UNITAS eram consideradas uma oportunidade para o aperfeiçoamento do pessoal da Marinha brasileira no contexto da Guerra Fria.

Assim, as atividades da Esquadra brasileira naquele período consistiram essencialmente em operações antissubmarino sendo recorrente o emprego do navio-aeródromo *Minas Gerais* nestes exercícios – especialmente nas Operações UNITAS¹²⁴ em que eram empregados também contratorpedeiros, submarinos e aviação embarcada. Paralelamente ao treinamento antissubmarino, ainda na década de 1960, o Corpo de Fuzileiros Navais iniciou as Operações Dragão – em 1967 realizava-se a Operação Dragão III – que se tratavam de operações anfíbias de projeção de força em cabeças de praia.¹²⁵ Estas operações se tornariam cada vez mais comuns nos anos posteriores, permitindo assim o aprimoramento dos meios utilizados e doutrinas empregadas durante e após a Guerra Fria.¹²⁶ Em linhas gerais, existia o interesse das autoridades militares em obter a capacidade de projeção de força na Marinha brasileira, demonstrando que as operações navais não deveriam se limitar somente aos exercícios antissubmarino realizados nas Operações UNITAS.

Nas primeiras décadas da Guerra Fria, a Operação UNITAS e os exercícios navais realizados nela serviram de referência para a Marinha brasileira.¹²⁷ Isso porque os exercícios navais com outras Marinhas de modo geral eram considerados importantes, tendo em vista que serviriam de parâmetro para a Marinha melhor avaliar o grau de

¹²⁴ Operações que previam, geralmente, um conjunto de exercícios de controle naval do tráfego marítimo, de defesa de ponto com a utilização de minagem submarina, e emprego de contramedidas de varredura. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1967*. Arquivo da Marinha, p. 10.

¹²⁵ Além da Operação Dragão – que desde sua criação ocorreu anualmente – outras operações e exercícios de natureza anfíbia foram realizados no ano de 1968, a exemplo da Operação VERITAS I. Nessa operação a Marinha enviou o seu navio-transporte *Soares Dutra* e o contingente de 350 fuzileiros navais, para os exercícios de desembarque anfíbio na Ilha de Vieques nas proximidades de Porto Rico. Esses exercícios eram vistos pelas autoridades militares como uma oportunidade para a Marinha brasileira aprimorar as suas técnicas de combate e desembarque de forças militares. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1968*. Arquivo da Marinha, p. 02.

¹²⁶ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1967*. Arquivo da Marinha, p. 10.

¹²⁷ Apesar de os exercícios se tratarem basicamente de operações antissubmarino de caça e destruição dos mesmos, a UNITAS serviu de parâmetro para a Esquadra brasileira: nas operações antissubmarino de caça e destruição; nas operações antissubmarino de proteção de comboio; e em algumas situações nas ações de superfície, defesa aérea e operações de esclarecimento – que de alguma forma eram inseridas na guerra antissubmarino.

preparo do poder naval brasileiro¹²⁸ – mesmo que inserido na estratégia naval norte-americana para a região, no contexto da Guerra Fria. As operações realizadas pela Marinha brasileira com as Marinhas de outros países proporcionavam o intercâmbio de experiências e novos conhecimentos. Na medida em que os avanços técnicos e operacionais aconteciam gradativamente eram atingidos níveis de maior complexidade durante os exercícios navais, em parte desconhecidos e/ou não colocados em prática até então. Além disso, estes exercícios permitiram também a presença da Marinha do Brasil em áreas estrangeiras de interesse político e econômico do país.¹²⁹

Após identificadas as limitações do poder naval brasileiro, os debates avançavam com o propósito de rever e orientar a Marinha em relação aos meios navais a serem obtidos e, também, exercícios a serem aprimorados, especialmente, no Atlântico Sul. Deste modo, sem desconsiderar a segurança das linhas do tráfego marítimo e defesa do litoral brasileiro, intensificaram-se os debates sobre os meios navais que deveriam ser adquiridos e/ou desenvolvidos para a proteção das áreas marítimas de interesse econômico do Brasil. Considerou-se neste caso, o desenvolvimento do poder naval e fortalecimento de seus meios – flutuantes, aéreos e também do Corpo de Fuzileiros Navais – para a proteção dos recursos marítimos do país. E assim, para antes da entrega dos novos navios previstos pelo Plano de Renovação e Ampliação dos Meios, enfatizou-se a necessidade de substituição dos navios mais velhos e obsoletos por outros mais atualizados, mesmo que usados, em condições de modernização a curto prazo antes da entrega das novas unidades. Estes elementos indicam que a modernização da Marinha durante os anos de 1970 previu a construção de novas embarcações sem descartar a possibilidade de aquisição de navios usados de origem norte-americana.¹³⁰

Em 1973, o Ministro da Marinha Almirante-de-Esquadra Adalberto de Barros Nunes afirmou que o programa de construção de navios demandava tempo, e que a substituição dos navios velhos e obsoletos deveria ser feita mesmo nas situações em que os navios adquiridos não fossem novos. Salientando que estes navios usados deveriam estar em bom estado operacional, de modo que fosse viável a modernização de seus

¹²⁸ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1971*. Arquivo da Marinha, p. 10-20.

¹²⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório Sucinto de 1969 a 1973*. Arquivo da Marinha, p. 01-04.

¹³⁰ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1973*. Arquivo da Marinha, p. 13.

sistemas de armas e instalação de lançadores de mísseis. Naquele contexto, o recebimento de navios de guerra norte-americanos gerou algumas insatisfações, por conta dos altos custos de reparo destes navios a serem realizados nos Estados Unidos. Havia neste sentido, entre os oficiais-superiores e oficiais-generais, a expectativa de transferência das técnicas de reparo naval para o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. E para isso, previu-se a contratação de equipes norte-americanas especializadas com esta finalidade, com as preocupações de manutenção dos navios aumentando após o recebimento de oito contratorpedeiros¹³¹ entre os anos 1972/1973. É importante destacar que os contratorpedeiros da Classe *Gering* atendiam alguns dos requisitos elaborados pelo Estado-Maior da Armada, uma vez que estes navios poderiam ser adaptados para o lançamento de mísseis superfície-superfície e superfície-ar. E ainda sobre as aquisições de navios de origem norte-americana, para as operações de desembarque anfíbio foram incorporados dois navios de desembarque: o *Duque de Caxias G-26*, e o *Garcia D'Avila G-28*.¹³²

A Missão Naval norte-americana ofereceu algumas linhas de crédito para a Marinha brasileira adquirir navios e submarinos dos Estados Unidos. Linhas de crédito que, por conta das limitações financeiras do Brasil, eram frequentemente renegociadas pelos Adidos Navais brasileiros em Washington.¹³³ Diante desta realidade, entre as autoridades da Marinha brasileira, afirmou-se que, se por um lado, os norte-americanos ofereciam oportunidades para a aquisição de navios, submarinos e empréstimos para a compra dos mesmos, por outro, aprofundavam a dependência da Marinha do Brasil em relação aos meios navais da Marinha dos Estados Unidos. Os navios e submarinos vendidos para a Marinha brasileira¹³⁴ eram usados e tecnologicamente inferiores, com os

¹³¹ Eram eles o *Maranhão*, *Mato Grosso*, *Alagoas*, *Sergipe*, *Espírito Santo*, *Rio Grande do Norte*, *Mariz e Barros*, e *Marcílio Dias*. Ver: Palestra proferida pelo Ministro da Marinha Almirante-de-Esquadra Adalberto de Barros Nunes, na Escola de Guerra Naval, em 26 de outubro de 1973. *A Marinha no governo Médici*. In: Revista da Escola de Guerra Naval. Brasil. Nº 3. dezembro/1973, p. 13s.

¹³² Palestra proferida pelo Ministro da Marinha Almirante-de-Esquadra Adalberto de Barros Nunes, na Escola de Guerra Naval, em 26 de outubro de 1973. *A Marinha no governo Médici*. In: Revista da Escola de Guerra Naval. Brasil. Nº 3. dezembro/1973, p. 13s.

¹³³ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1972*. Arquivo da Marinha, p. 39.

¹³⁴ Em 1972 manteve-se por parte do Brasil o interesse de aquisição de três submarinos da Classe *Guppy II* – o *Guanabara (S-10)*, o *Rio Grande do Sul (S-11)*, e o *Rio de Janeiro (S-13)*. Seguindo na mesma linha de compras, também foram adquiridos alguns navios de superfície para a Esquadra com destaque para os navios contratorpedeiros adquiridos através de compra – o *Maranhão (D-33)*, e o *Mato Grosso (D-34)* – ou então através de empréstimo como no caso do *Piauí (D-31)*. Lembrando que no mesmo ano, havia sido comprado o navio de transporte fluvial *Paraguassú (G-15)*. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da

contratos de compra do Brasil com os Estados Unidos não viabilizando qualquer oportunidade de fabricação de novos meios navais – submarinos e/ou de superfície – no Brasil. De toda forma, é importante observar que estas aquisições aconteceram por meio da Missão Naval norte-americana no Brasil e que neste caso existia o interesse, por parte dos dois países, de manter uma maior aproximação entre as Marinhas do Brasil e dos Estados Unidos.¹³⁵

Parte das autoridades navais brasileiras acreditavam que a aproximação do Brasil com os Estados Unidos, envolvendo o poder naval de ambos países, não se limitava apenas às questões de compra, venda ou empréstimo de navios, e sim tratava-se de uma aproximação estratégica pautada em interesses compartilhados¹³⁶ – e que a partir do momento que não mais correspondessem aos propósitos da Marinha brasileira abriria margem para um relativo distanciamento como aconteceu com o fim da Missão Naval norte-americana em 1977. Contudo, mesmo após o fim da Missão Naval norte-americana, o Brasil voltou a ser elegível para a realização de compras poucos anos depois – em fevereiro de 1980 – em decorrência da alteração da legislação¹³⁷ norte-americana que viabilizou o sistema de compras via *Foreign Military Sales (FMS)* do Departamento de Defesa dos Estados Unidos. Na prática, isso significou uma nova abertura de *cases* para a aquisição de material e/ou de treinamento oferecido pelas Forças Armadas norte-

Marinha – *Relatório do ano de 1972*. Arquivo da Marinha, p. 62s. E neste sentido, dois navios de desembarque de carros de combate foram cedidos pelos Estados Unidos: o *Garcia D'Ávila (G-28)* em 1971 e o *Duque de Caxias (G-26)* em 1972. Sendo recebidos também sete submarinos norte-americanos, estes adquiridos pela Marinha brasileira: em 1972 o *Rio Grande do Sul*, o *Guanabara*, e o *Rio de Janeiro*; em 1973 o *Bahia*, o *Ceará*, o *Goiás*, e o *Amazonas*. Ainda sobre a aquisição dos meios navais de superfície, a quantidade de navios contratorpedeiros nos anos iniciais da década de 1970 foi ampliada com a aquisição de dois navios deste tipo em 1972 – o *Maranhão* e o *Mato Grosso* – e seis destes navios em 1973 – o *Alagoas*, o *Rio Grande do Norte*, o *Espírito Santo*, o *Mariz e Barros*, e o *Marcílio Dias*. E a aquisição do navio de socorro e salvamento de submarinos *Gastão Moutinho*, também de origem norte-americana. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório Sucinto de 1969 a 1973*. Arquivo da Marinha, p. 14s.

¹³⁵ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1972*. Arquivo da Marinha, p. 62s.

¹³⁶ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1972*. Arquivo da Marinha, p. 62s.

¹³⁷ Através desta nova legislação o Brasil adquiriu o NDCC *Duque de Caxias*, e os diques flutuantes *Afonso Pena* e *Cidade de Natal*. Somando-se a essas aquisições, houve a prorrogação do arrendamento do navio oceanográfico *Almirante Câmara*. E também, iniciaram-se algumas conversações sobre a possibilidade da abertura de crédito ao Brasil para que os militares brasileiros conseguissem realizar cursos nos Estados Unidos – isso porque o orçamento da Marinha havia diminuído, estando abaixo do orçamento destinado ao Exército nos anos de 1979, 1980 e 1981. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1980*. Arquivo da Marinha, p. IV-04s.

americanas, retirando desta forma as restrições estabelecidas a partir da denúncia do Acordo de Assistência Militar em 1977.¹³⁸

Por sua vez, ao contrapor-se à dependência de material militar dos Estados Unidos, os militares identificados com a crescente vertente autonomista enfatizaram que o desenvolvimento tecnológico da Marinha brasileira refletia positivamente no desenvolvimento do país, por meio: das suas pesquisas navais realizadas; da construção de navios de guerra no país; da aquisição de sistemas de armas e equipamentos na indústria brasileira; dos esforços para a nacionalização dos componentes tecnológicos/eletrônicos importados; e na criação de novas tecnologias no Brasil. Neste sentido, alguns descontentamentos podem ser identificados a respeito da impossibilidade legal de a Marinha desenvolver e/ou adquirir as suas próprias aeronaves de asa-fixa. Entendia-se que a falta deste elemento do poder naval era algo negativo, e que enfraquecia a Marinha brasileira diante de outras Marinhas que dispunham desta arma. E ainda somando-se a isso, outro aspecto frequentemente mencionado como insuficiente, apontava para a necessidade de se completar os estoques de peças sobressalentes, munição e armamentos, e também para a aquisição de adequados sistemas de armas tanto em qualidade quanto em quantidade a serem preferencialmente fornecidos pela indústria brasileira.¹³⁹

Nos debates produzidos pela Revista Marítima Brasileira, nos anos 1970, é possível perceber o esvaziamento das propostas de alinhamento com a agenda estratégica dos Estados Unidos para a região. Ao contrário disso, o Brasil deveria exercer determinado predomínio enquanto potência na América do Sul. Associado a esse predomínio, entendia-se que o poder militar brasileiro proporcionaria um maior respaldo às decisões e ações do Brasil na região, evitando assim maiores impasses com os países vizinhos. Para as autoridades da Marinha, inclusive, isso justificaria um aumento de investimentos nas Forças Armadas brasileiras, de modo que o país conseguisse produzir e operar os meios militares necessários para a sua própria defesa e, conseqüentemente, de forma não condicionada ao suprimento de material externo. Aqui, algumas produções ideacionais foram construídas a respeito do Plano Decenal de Renovação dos Meios

¹³⁸ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1980*. Arquivo da Marinha, p. IV-04s.

¹³⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1976*. Arquivo da Marinha, p. II-20.

Flutuantes (1967-1977) no sentido de identificar as limitações da Marinha brasileira em estabelecer as características básicas de um navio, seus projetos de construção, contratos e custos resultantes. Aspectos da construção naval brasileira que evidenciavam o despreparo do pessoal especializado em planejar, programar e gerenciar a construção de navios tecnologicamente modernos. Realidade esta que reforçava a importância das parcerias com empresas estrangeiras e seus respectivos avanços tecnológicos nas construções navais realizadas no AMRJ, especialmente, no decorrer da construção das fragatas da Classe *Niterói*.¹⁴⁰

Com relação ao desenvolvimento e construção de novos navios de guerra no Brasil, inicialmente, o pessoal técnico, empenhado na manutenção e reparo dos meios navais da Marinha, não conseguiu acompanhar os avanços tecnológicos das novas fragatas e dos novos submarinos ingleses. Esta situação se agravou na Marinha, por conta da redução da entrada de técnicos especializados em reparos de embarcações, tendo em vista que a iniciativa privada oferecia melhor remuneração do que a Marinha do Brasil.¹⁴¹ Neste contexto, a Marinha procurou mudar a mentalidade empresarial ao incentivar a iniciativa privada brasileira para que trabalhassem em projetos de navios e se especializassem em consultoria técnica de embarcações. Inclusive, algumas empresas brasileiras foram consultadas para a realização do projeto do novo navio-escola da Marinha e para a construção de um navio rebocador de alto-mar. Em linhas gerais, estas medidas estavam inseridas na política de substituição de importações de material naval, que previa a aquisição de tecnologia naval no exterior. Tecnologia esta que, posteriormente, poderia ser transferida para a indústria brasileira de acordo com a proposta de se produzir no país os equipamentos, armamentos e munições a serem utilizadas nas Forças Armadas brasileiras.¹⁴²

¹⁴⁰ COSTA, Carlos Eduardo Rodrigues da. A construção naval militar no país. *Revista Marítima Brasileira*. Ano XCIX jan./fev./mar. de 1979. Nº 1, 2 e 3, p. 20ss.

¹⁴¹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha. *II Relatório do ano de 1977*. Arquivo da Marinha, p. III-24.

¹⁴² MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *I Relatório do ano de 1977*. Arquivo da Marinha, p. 06s.

2.2. As relações entre as Marinhas do Brasil e dos Estados Unidos em meio a denúncia do Acordo Militar em 1977

As insatisfações entre as autoridades da Marinha brasileira sobre as condições dos seus meios navais remontam os anos de 1960, apesar de ter se tornado mais recorrente nos anos seguintes. Dentre estas insatisfações, a obsolescência da maioria dos navios é um elemento importante a ser destacado, considerando que a maioria dos navios da Esquadra naqueles anos foram adquiridos ainda no período da Segunda Guerra Mundial. Além do mais, a não padronização destes navios dificultava a manutenção dos mesmos e comprometia qualquer iniciativa voltada para a nacionalização daqueles meios. De modo geral, estes fatores reforçaram os interesses de desenvolvimento da indústria naval brasileira, do contrário a Marinha poderia comprometer o fornecimento das peças de reposição, essenciais para a manutenção das antigas embarcações – peças que, inclusive, em sua maioria não eram mais fabricadas nos seus países de origem. Neste sentido, apontou-se para a realização de incentivos para a indústria privada de construção de navios, com os estaleiros privados se tornando uma alternativa para a encomenda de navios e/ou peças de reposição. E de acordo com esta linha de pensamento, nos anos de 1970, abordou-se a possibilidade de os estaleiros privados funcionarem de forma complementar aos esforços da indústria naval, na medida em que atendessem as demandas do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.¹⁴³

A partir de então, a diretriz central que serviu de orientação dentro do Estado-Maior da Armada foi de nacionalização dos meios, para que viabilizasse a padronização do material utilizado pela Marinha. Consideradas as limitações tecnológicas da indústria naval brasileira, o processo de nacionalização dos meios navais proporcionaria a gradual modernização dos navios da Marinha, tendo em vista o acúmulo de experiências e procedimentos. Conforme José Carlos Coelho de Souza (1966), é a partir desta linha de pensamento que se elabora o programa para a construção de navios no Brasil, proposto no final dos anos de 1960, com previsão de duração de dez anos. Neste programa, identificou-se a necessidade de aquisição e/ou construção de novas e modernas embarcações, para ampliar a capacidade de atuação da Marinha brasileira. Entre os principais projetos, destaque para aquisição de novos e/ou construção no país de: fragatas

¹⁴³ SOUZA, José Carlos Coelho de. Marinha vai construir seus navios no Brasil. *Mar: Boletim do Clube Naval*. Ano 78/número 189. Rio de Janeiro, dezembro/1966, p. 04.

antissubmarino, submarinos convencionais, navios de patrulha e varredura costeira, navios de patrulha fluvial, e de um navio-doca. Portanto, percebe-se que o debate sobre a diversificação dos meios navais e das capacidades da Marinha brasileira esteve presente na imprensa militar nos anos finais da década de 1960. E neste caso, a Revista *Mar: Boletim do Clube Naval* é um dos exemplos do papel da imprensa militar na contínua circulação de ideias entre os membros-sócios do Clube Naval e militares de modo geral.¹⁴⁴ Ainda com relação à *Revista do Clube Naval*, este periódico, além de servir de espaço para a divulgação e debate de ideias, serviu também de espaço para a aproximação dos sócios do Clube Naval pertencentes a diferentes gerações de militares e que circulavam em diversos espaços institucionais da Marinha brasileira.

No plano político internacional, neste mesmo período de mudanças no pensamento naval brasileiro, o relativo equilíbrio de poder entre os Estados Unidos e a União Soviética era avaliado pelas autoridades militares brasileiras. Na visão da Marinha, na medida em que eram estabelecidos os interesses em comum por parte das duas superpotências aumentava-se o equilíbrio de poder internacional.¹⁴⁵ A partir desta acomodação de interesses em áreas de influência, os analistas e formuladores do pensamento naval brasileiro mantiveram-se atentos à permanência das bases e instalações da União Soviética na costa Ocidental africana, e que poderiam oferecer potencial apoio às forças navais e aeronavais soviéticas no Atlântico Sul. As preocupações da Marinha brasileira aumentavam neste sentido e apontavam para um relativo enfraquecimento do bloco Ocidental, com os Estados Unidos demonstrando incertezas com relação ao seu envolvimento e interferência nos conflitos fora da esfera dos países membros da OTAN. É neste contexto de desconfianças que ocorreu a denúncia, em 1977, do Acordo de Assistência Militar estabelecido entre Brasil e Estados Unidos. Mais precisamente na Marinha, os militares sentiam-se incomodados com a tentativa de ingerência norte-americana nos assuntos internos do Brasil naquilo que se chamou de “questão dos Direitos Humanos”. Insatisfações estas que se somavam às pressões exercidas pelos Estados Unidos para que fosse desfeito o acordo de compra de instalações e aquisição de

¹⁴⁴ SOUZA, José Carlos Coelho de. Marinha vai construir seus navios no Brasil. Revista *Mar: Boletim do Clube Naval*. Ano 78/número 189. Rio de Janeiro, dezembro/1966, p. 04-07.

¹⁴⁵ Em 1979 uma guerra entre os blocos liderados pelos Estados Unidos e União Soviética era algo considerado como pouco provável. No entanto, caso acontecesse qualquer conflito envolvendo potências navais a Marinha do Brasil possivelmente iria procurar se integrar ao quadro das alianças estabelecidas no bloco Ocidental – principalmente caso fosse necessária sua participação no conflito. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1979*. Arquivo da Marinha, p. II-26.

tecnologias nucleares do Brasil com a Alemanha.¹⁴⁶ Com efeito, tratava-se de um conjunto de fatores que combinados intensificaram os desacordos dos militares brasileiros autonomistas com a agenda de potência hegemônica por parte dos Estados Unidos.

Estes descontentamentos com a dependência em relação aos Estados Unidos não se limitaram apenas aos espaços de formulação da estratégia naval e autoridades da Marinha. Em alguns artigos publicados na Revista Marítima Brasileira é possível identificar os desdobramentos desta linha de pensamento autonomista e contestatória entre os militares brasileiros. Neste sentido, conforme José do Cabo Teixeira de Carvalho, antes mesmo de se tornar Almirante-de-Esquadra, em artigo publicado na Revista Marítima Brasileira:

“A própria Missão Naval Americana, quando solicitada pela EGN, só forneceu alguns subsídios não classificados e sem um interesse maior. [Ficando evidente] (...) a intenção dos países mais desenvolvidos tecnologicamente em resguardar seus segredos militares.” (CARVALHO, 1975, p. 23)

De todo modo, para o almirante Hermes (1979), na prática a denúncia do acordo e o fim do fornecimento de material norte-americano gerou maiores problemas para a Força Aérea Brasileira do que para a Marinha do Brasil.¹⁴⁷ Considerando o fato de que a aquisição de material dos Estados Unidos para a Marinha brasileira já havia diminuído antes mesmo da denúncia do acordo. Valendo-se assim, após 1977, apenas a efetividade do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR) para um eventual conflito com a União Soviética classificada como inimigo comum das Américas. Ademais, realizou-se uma comparação dos papéis exercidos pela OEA e pela OTAN, organizações vistas como similares dentro do contexto da Guerra Fria. Em palestra proferida na Escola

¹⁴⁶ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1979*. Arquivo da Marinha, p. II-26ss.

¹⁴⁷ A respeito da denúncia do acordo militar Brasil-Estados Unidos em 1977, o almirante Hermes expôs algumas das principais repercussões, que de imediato fizeram com que a Marinha brasileira perdesse posição dentro da Academia Naval de Anápolis. Tendo como resultado a desvinculação de uma comissão de oficiais brasileiros que trabalhavam de interpretes de português dentro da academia. Enfatizando que até aquele momento apenas o Brasil, a Inglaterra, a Alemanha Ocidental e o Japão possuíam instrutores em Anápolis. O fim do acordo militar entre os dois países resultou, também, no não envio de oficiais/alunos brasileiros para o Naval War College, por um pequeno período, nos anos de 1977, 1978 e 1979. Contudo, é importante destacar que apesar da denúncia do acordo militar Brasil-Estados Unidos, manteve-se o interesse de cooperação da Marinha do Brasil com a Marinha dos Estados Unidos. Inclusive, ao longo da crise entre Brasil e Estados Unidos as duas Marinhas serviram de elo para manter um bom relacionamento entre os dois países. Ver: Palestra proferida pelo Contra-Almirante Mario Jorge da Fonseca Hermes, na Escola de Guerra Naval. *O Brasil e a estratégia global norte-americana*. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1979. Biblioteca da Escola de Guerra Naval (2-C-5), p. 11.

de Guerra Naval, o Contra-Almirante Mario Jorge da Fonseca Hermes enfatizou que o TIAR não obrigava os Estados-membros a empregarem suas Forças Armadas sem o seu próprio consentimento. E neste sentido, nas palavras do almirante Hermes “(...) o TIAR (...) se tornava ainda mais fraco por não haver obrigatoriedade do emprego das Forças Armadas pelos Estados signatários”. Afirmando com isso que a Junta Interamericana de Defesa se tratava de uma plataforma estratégica específica em oposição a um inimigo previamente definido: a URSS e os países socialistas do Leste Europeu, China e Cuba.¹⁴⁸

Na medida em que as agendas político-estratégicas de Brasil e Estados Unidos foram indicando menor compatibilidade de interesses, conseqüentemente, as relações entre os dois países, especialmente no final da década de 1970, seguiram um progressivo processo de distanciamento. Distanciamento este que não se conteve apenas no plano político ao influenciar nos acordos de transferência de armas dos Estados Unidos para o Brasil. Na Marinha, estas insatisfações se tornaram ainda mais evidentes a partir da incorporação de navios mais modernos na Esquadra. Neste caso, o episódio de aquisição das fragatas da Classe *Niterói*, entregues entre os anos de 1976 e 1980, evidenciaram este processo. A procura por uma maior diversificação e modernização dos meios navais da Marinha constituiu assim um dos principais aspectos do pensamento militar autonomista daquele contexto. Ademais, estas mudanças resultaram inevitavelmente na redução da dependência brasileira de material bélico dos Estados Unidos (SVARTMAN, 2011, p. 84-88).

Neste sentido, de acordo com Svartman (2011), na segunda metade dos anos de 1970 inaugurou-se uma inflexão no modelo de aquisição militar do Brasil, com a ruptura do Acordo Militar Brasil-Estados Unidos em 1977 resultando deste processo de diversificação dos fornecedores de material bélico no país. Assim, o distanciamento foi acontecendo na medida em que os Estados Unidos não mais atendiam os objetivos estratégicos formulados pelo Brasil (SVARTMAN, 2011, p. 90). Em resposta a essas insatisfações, as Forças Armadas brasileiras empreenderam esforços para o desenvolvimento e/ou transferência de tecnologia através de contratos com empresas nacionais e europeias. Fomentar a indústria de material bélico esteve entre os principais objetivos dos militares brasileiros. No caso da Marinha, a eletrônica foi o setor que

¹⁴⁸ Palestra proferida pelo Contra-Almirante Mario Jorge da Fonseca Hermes, na Escola de Guerra Naval. *O Brasil e a estratégia global norte-americana*. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1979. Biblioteca da Escola de Guerra Naval (2-C-5), p. 13-16.

recebeu maior apoio, buscando-se neste sentido a colaboração da indústria civil para a montagem de um parque de alto nível tecnológico especializado. De modo geral, a redução da dependência serviu de orientação para a ampliação da indústria de armamentos, tendo em vista que as potências industriais obstaculizavam a transferência de suas tecnologias para outros países (BANDEIRA, 2021, p. 188s).

Contudo, mesmo após o fim do acordo militar havia expectativas de cooperação militar entre Brasil e Estados Unidos, até porque a estratégia norte-americana por ser de dimensão global fazia com que os Estados Unidos procurassem não deixar espaços vazios, tanto no campo político quanto no militar. Permaneceu desta forma o interesse norte-americano em melhorar seu relacionamento no campo militar com o Brasil. E por conta disso, as Operações UNITAS envolvendo a Marinha do Brasil e a Marinha dos Estados Unidos foram mantidas deixando em aberto a possibilidade de se estabelecer futuros acordos de cooperação. Caso negociado, entendia-se que um novo acordo deveria inserir em seus aspectos de cooperação a importância geopolítica do Brasil, não se limitando apenas aos processos de aquisição de navios e material militar dos Estados Unidos. E neste sentido, destacou-se que a existência de interesses conflitantes poderia prejudicar o estabelecimento de um futuro acordo militar entre os dois países. Por outro lado, conforme Hermes (1979), salientou-se também e de forma negativa, que a estratégia dos Estados Unidos para a América do Sul teria priorizado a manutenção do equilíbrio militar entre o Brasil e a Argentina, de modo que não se estabelecesse qualquer preponderância de um destes países na região.¹⁴⁹

Com relação aos exercícios realizados na Operação UNITAS após a denúncia do Acordo Militar Brasil-Estados Unidos e, conseqüente, fim da Missão Naval norte-americana no Brasil, Mario Cesar Flores enfatizou a funcionalidade simbólica daqueles exercícios em comparação com a importância reservada para a UNITAS até o início da década de 1970, período em que era oficial-superior. Em entrevista realizada, Mario Cesar Flores afirmou que:

“[Após o fim da Missão Americana, a UNITAS] (...) existia, mas não se dava importância a ela. O número de navios participantes decresceu bastante, (...) passou a ser meio que figurativo, faz parte da rotina fazer a Operação UNITAS, mas aquele entusiasmo que havia, eu me recordo quando fui oficial de logística do Estado-Maior [da Armada], o

¹⁴⁹ Palestra proferida pelo Contra-Almirante Mario Jorge da Fonseca Hermes, na Escola de Guerra Naval. *O Brasil e a estratégia global norte-americana*. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1979. Biblioteca da Escola de Guerra Naval (2-C-5), p. 17s.

pensamento era preparar os navios para a UNITAS, era uma obsessão ‘temos que preparar os navios para a UNITAS!’ sobretudo os destróieres e os contratorpedeiros. Isso cessou.” (FLORES, 2019).

A partir de uma avaliação realizada sobre a conjuntura política internacional/regional, na elaboração da estratégia naval brasileira estabeleceu-se os parâmetros para o desenvolvimento do poder naval brasileiro de forma que a Marinha dispusesse de métodos dissuasórios, com o propósito de evitar conflitos armados diretos. Mesmo com o fim do Acordo de Assistência Militar entre Brasil e Estados Unidos, os grupos autonomistas dentro da Marinha reconheceram as limitações do poder naval brasileiro. E isso fez com que se enfatizasse a não pretensão brasileira de se antepor isoladamente contra países de maior capacidade naval, a exemplo da Marinha soviética. Com relação aos cenários hipotéticos de guerra generalizada, a participação da Marinha brasileira deveria ser gradual e complementar na medida em que se integrasse aos esforços de guerra dos países aliados de maior poder naval. Neste caso, a tradicional aliança da Marinha do Brasil com a Marinha dos Estados Unidos, desde a aproximação e posterior atuação dos dois países durante as duas Guerras Mundiais, seria mantida antevendo-se neste sentido os cenários de guerra generalizada.¹⁵⁰ Portanto, compreende-se com isso que a ruptura do Acordo Militar e o conseqüente fim da Missão Naval norte-americana em 1977 não significaram necessariamente o rompimento total das relações entre as duas Marinhas. Percebe-se neste sentido um afastamento envolvendo as diferentes visões estratégicas produzidas nas Marinhas do Brasil e dos Estados Unidos para atuarem no Atlântico Sul. Afastamento este acompanhado por um intenso esforço da Marinha do Brasil direcionado para o desenvolvimento da indústria naval brasileira e diminuição da dependência de material militar dos Estados Unidos.

3. O Plano Diretor de 1967 e a apresentação das diretrizes para um projeto autonomista: redesenhando a Marinha brasileira

3.1. Apresentação do Plano Diretor de 1967: a aplicação das diretrizes do plano e os seus desdobramentos no pensamento da Marinha

Neste contexto de mudanças de concepção estratégica e de insatisfações com os Estados Unidos, a publicação do Plano Diretor de 1967 serviu de ponto de chegada das

¹⁵⁰ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha. *II Relatório do ano de 1978*. Arquivo da Marinha, p. II-25s.

ideias que estavam circulando e que começavam a se cristalizar em um novo projeto de força. Tanto é que o Plano Diretor de 1967 serviu de parâmetro para orientar as ações da Marinha brasileira.¹⁵¹ Ações estas que não incluíam somente as aquisições de navios e de submarinos, mas também a necessidade de modernização e manutenção das bases navais e demais instalações da Marinha brasileira.¹⁵² O próprio processo de nacionalização dos meios navais, a partir de então, passou a incluir as atividades de fabricação de armamentos e munições planejadas. E a respeito das bases navais e aeronavais, percebe-se uma maior preocupação da Marinha sobre as suas comunicações que – no final dos anos de 1960 – limitava-se a utilização de rádios e estações instaladas em terra e nos navios transmissores/receptores.¹⁵³ Neste sentido, o Plano Básico da Marinha para as comunicações e eletrônica apontou para uma melhor adequabilidade das bases navais e aeronavais no país, prevendo inclusive a interação entre os meios navais e aeronavais da Marinha – através da aquisição de moderno material eletrônico. Para tanto, a nacionalização dos meios era orientada no sentido de que a Marinha deveria intensificar seus esforços na capacitação tecnológica, apostando na fabricação das suas próprias aeronaves. Tratava-se de uma proposta autonomista, e que previa formas de fabricar os meios aeronavais no Brasil, para assim facilitar a manutenção dos mesmos no país¹⁵⁴ – algo nada modesto para a realidade da Marinha brasileira daquele contexto.

No ano de 1970, com o objetivo de assegurar a continuidade dos propósitos autonomistas da Marinha no plano tecnológico, a Escola de Guerra Naval incentivou a divulgação e debate sobre as diretrizes do Plano Diretor de 1967. Para tanto, os oficiais-alunos do Curso Superior de Guerra daquele ano pesquisaram e produziram suas monografias de final de curso abordando a proposta do plano e seu papel na Marinha brasileira. A partir destes incentivos iniciados na Escola de Guerra Naval, percebe-se o correspondente aumento das produções ideacionais na Revista Marítima Brasileira abordando a importância do Plano Diretor para a Marinha. Entre os autores que

¹⁵¹ MARINHA DO BRASIL. *Normas para o Plano Diretor* – sistemática detalhada. Ministério da Marinha/1967. Arquivo da Marinha. Nº 66.718. Caixa: 51.

¹⁵² Em 1967 a continuidade de construção da Base de Aratu estava entre as prioridades da Marinha, além da modernização e manutenção das bases navais de Val-de-Cães, de Natal, de Salvador, e de Ladário; da base aeronaval de São Pedro da Aldeia; e do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1967*. Arquivo da Marinha, p. 01ss.

¹⁵³ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1967*. Arquivo da Marinha, p. 01ss.

¹⁵⁴ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1967*. Arquivo da Marinha, p. 25-36.

publicaram suas produções ideacionais na Revista Marítima Brasileira, destaque para Maximiano Eduardo da Silva Fonseca antes mesmo de se tornar Ministro da Marinha. Para o então Vice-Almirante, entre as principais contribuições do Plano Diretor estava a implantação de um orçamento para os programas no âmbito da Marinha, que permitiu estabelecer os propósitos e métodos compatíveis entre a política nacional governamental e a política naval da Marinha.¹⁵⁵

Em linhas gerais, conforme Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, o Plano Diretor era composto por três instrumentos fundamentais para o estabelecimento e desenvolvimento do poder naval brasileiro: a Política Básica, o Plano Básico, e a fixação de forças e unidades para a Marinha. No entanto, usando das palavras do almirante Maximiano, é necessário esclarecer que “(...) o Almirante Silvio Mota, então Ministro da Marinha, idealizou e implantou o Plano Diretor, em 1963. [E que], o citado Plano não teve, até 1967, a continuidade necessária, passando por altos e baixos, em consequência de uma série de fatores.” (FONSECA, 1971, p. 104). Assim, foi apenas a partir de 1967 que a Política Básica orientou, de forma permanente, os propósitos a serem atingidos e/ou mantidos pela Marinha. Com estes propósitos sendo analisados e estabelecidos anualmente pelo Ministério da Marinha – com a assessoria do Chefe do Estado-Maior da Armada – após o Conselho do Almirantado ser consultado. Por sua vez, o Plano Básico era o que compunha a estrutura principal do Plano Diretor, distribuindo as áreas a serem melhor desenvolvidas dentro da Marinha, o que incluía: a renovação e ampliação dos meios flutuantes, a renovação e ampliação dos meios aéreos, os investimentos na Força de Fuzileiros Navais, e a ampliação das bases navais e aéreas da Marinha. Era a partir destas medidas – elaboradas, documentadas e atualizadas anualmente pelo EMA – que então se fixava quais forças e unidades navais seriam adquiridas e/ou desenvolvidas pela Marinha.¹⁵⁶

Utilizando-se do Plano Diretor – seus programas e projetos navais – a Marinha atuou nas áreas estratégicas estabelecidas pelo governo brasileiro, de forma que os propósitos de nacionalização dos meios navais fossem atendidos em parceria com a indústria brasileira, incluindo aqui a iniciativa privada. A complexidade tecnológica

¹⁵⁵ FONSECA, Maximiano Eduardo da Silva. O Plano Diretor. *Revista Marítima Brasileira*. Ano XCI jul./agosto/set. de 1971 – Nº 7, 8 e 9, p. 103-106.

¹⁵⁶ FONSECA, Maximiano Eduardo da Silva. O Plano Diretor. *Revista Marítima Brasileira*. Ano XCI jul./agosto/set. de 1971 – Nº 7, 8 e 9, p. 106s.

exigida para a construção de um navio de guerra era considerada o principal fator limitador para a Marinha. Portanto, de acordo com a prioritária renovação dos meios navais, a alternativa de maior aceitação entre os oficiais superiores e generais da Marinha se concentrava na necessidade de se instalar uma indústria naval no Brasil. E que atendesse não somente a proposta de desenvolvimento brasileiro, mas também o desenvolvimento do poder naval brasileiro a partir de um processo lento de nacionalização dos meios navais e de seu material de uso militar.¹⁵⁷

Em sintonia com as propostas do Plano Nacional de Desenvolvimento, no setor industrial, para a Marinha a construção naval era um setor tecnológico inovador e de importância para o desenvolvimento do país. Conforme o planejamento governamental de desenvolvimento do país, com destaque para as atividades realizadas no Arsenal, a Marinha tinha participação nas etapas de nacionalização de seu material utilizado por meio do desenvolvimento dos protótipos de equipamentos e da produção destes em série. Sendo assim, a construção das duas fragatas da Classe *Niterói* no Brasil aumentou as expectativas desenvolvimentistas com a aquisição de *know-how* técnico até então desconhecido na Marinha brasileira – conforme será visto adiante. E isso acabou refletindo positivamente na continuidade das políticas de desenvolvimento industrial, reforçando a proposta a médio prazo de utilização do material produzido no Brasil para a construção de navios de maior porte no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Contudo, estas iniciativas de desenvolvimento não deixaram de apresentar dificuldades e fatores limitadores devido à complexidade dos equipamentos militares que envolviam a construção naval, seus sistemas de armas e sistemas eletrônicos. Neste sentido, como forma de amenizar estas limitações, optou-se pela utilização de indústrias externas para a aquisição dos componentes de tecnologia mais sensível.¹⁵⁸

Assim, para assegurar o prosseguimento do Plano Diretor de 1967, foram elaborados os Planos Trienais da Marinha, com o primeiro correspondendo aos anos de 1968/69/70. Este plano previa atender as necessidades da Marinha, e também atuava no sentido de direcionar as atividades da Marinha de acordo com as áreas estratégicas

¹⁵⁷ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1969*. Arquivo da Marinha, p. 10.

¹⁵⁸ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1973*. Arquivo da Marinha, p. 48ss.

estabelecidas pelo governo brasileiro.¹⁵⁹ Aqui, a participação da iniciativa privada nos empreendimentos navais passou a ser incentivada. Afirmou-se neste caso que as indústrias instaladas no Brasil deveriam atender as demandas de renovação dos meios flutuantes do país, como uma forma de amenizar as dificuldades financeiras e limitações tecnológicas do país.¹⁶⁰ Desta forma, as empresas privadas eram vistas como parceiras que poderiam atuar com as indústrias militares brasileiras, o que poderia contribuir para o desenvolvimento brasileiro.¹⁶¹ É importante lembrar que, no ano de 1968, a construção prevista de novos navios – fragatas, submarinos e navios-varredores – dependia de recursos financeiros para o seu prosseguimento, e isso fez com que estes projetos sofressem atrasos conforme relatório produzido pelo Estado-Maior da Armada. E ainda com relação às atividades realizadas no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, enfatizou-se a importância da construção dos novos navios patrulha. Construções navais organizadas em dois projetos: o primeiro, de navios de patrulha-oceânica que se encontravam em construção; e o segundo projeto, de navios de patrulha-fluvial em fase de avaliação¹⁶² – com estes últimos sendo, posteriormente, destinados à Amazônia.

Apresentadas as diretrizes centrais do Plano Diretor de 1967 e a interação do conteúdo deste documento com os espaços institucionais da Marinha, torna-se importante identificar aqueles que foram os primeiros sinais de mudança no pensamento naval brasileiro. Com efeito, o Plano Diretor de 1967 serviu de ponto de partida para se pensar o despreparo da Marinha para outras ameaças não associadas à guerra antissubmarino, bem como, serviu de referencial para a análise do modelo de aquisição/desenvolvimento

¹⁵⁹ Com as pesquisas realizadas pela Marinha procurando, de alguma forma, contribuir com o Programa Estratégico de Desenvolvimento do governo brasileiro, a partir da condução de projetos em diferentes áreas: de armamento, oceanografia, eletrônica, química, nucleônica e sonar. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1970*. Arquivo da Marinha, p. 13.

¹⁶⁰ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1968*. Arquivo da Marinha, p. 07s.

¹⁶¹ É possível perceber certo nível de aproximação da Marinha com os setores da indústria naval privada brasileira quando se previu o empréstimo de maquinário da Marinha brasileira para as indústrias privadas do país. A proposta pretendia reduzir os custos de produção, para assim promover uma maior competitividade da indústria naval brasileira na fabricação de munições – que, inicialmente, produzidas no Brasil para atender as demandas da Marinha poderiam, posteriormente, expandir atendendo a exportação destas munições para outros países interessados. Ver: Ministério da Marinha do Brasil. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1970*. Arquivo da Marinha, p. 17. Ainda neste sentido, vários projetos foram realizados na área da eletrônica e comunicações, a exemplo das obras da nova Estação Radiogoniométrica da Marinha em Campos Novos/RJ. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1968*. Arquivo da Marinha, p. 07s.

¹⁶² MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1968*. Arquivo da Marinha, p. 08.

dos meios navais de modo geral. Aqui, é importante ressaltar que a construção do pensamento naval se trata de um processo coletivo de produções ideacionais compartilhadas e que, através de seus interlocutores, proporcionaram certa interação entre os diferentes espaços da Marinha. Prova desta interação, é a aproximação das narrativas produzidas a partir do envolvimento entre os diversos atores inseridos na Marinha e que participaram dos processos de produção ideacional e, posterior, formulação das políticas e estratégia naval brasileira.

Em decorrência destas interações, optou-se por uma aproximação das narrativas produzidas, a exemplo das definições expressas nos relatórios do Ministério da Marinha e a forma com que seu conteúdo era apreciado por parte das autoridades da Marinha e oficialato em geral. Especialmente, entre aqueles oficiais que contribuíam com este processo de construção do pensamento por meio das publicações de artigos e/ou livros. Em menor ou maior grau, a interação entre estes diferentes atores permaneceu. Nas narrativas das palestras proferidas se percebe uma aproximação com o conteúdo dos artigos e/ou livros publicados e, conseqüente, diálogo destas produções com as políticas de aquisição e estratégia da Marinha. Sem estas observações, torna-se dificultosa a compreensão da construção do pensamento naval brasileiro em sua totalidade, de forma não fragmentada. E isso, inclusive, proporciona maior coerência na análise das mudanças dos modelos de aquisição na Marinha, que ao se afastar da ideia de aquisição de material dos Estados Unidos procurou estabelecer uma linha de pensamento autonomista condizente com a crescente insatisfação dos oficiais – oficiais superiores em sua maioria – com a situação de dependência tecnológica da Marinha. Inclusive, estas insatisfações proporcionaram, naquele contexto, uma melhor avaliação dos limites e seus respectivos dilemas em torno das alternativas a serem escolhidas com relação aos projetos de construção e/ou de compra dos meios navais, de modo condizente com a estratégia da Marinha.

3.2. A guerra antissubmarino e os indicativos do despreparo da Marinha para outros tipos de ameaças

A realização de diferentes exercícios fez com que fossem identificadas algumas limitações na Marinha brasileira, especialmente quando se tratando das ameaças aéreas. Situação que mesmo com a chegada das fragatas da Classe *Niterói* não seria resolvida,

pelo fato de que essas novas embarcações não se tratavam de navios dotados de sistemas de armas antiaéreas. E assim, como medida a ser realizada em curto e médio prazo, observou-se a possibilidade de modernização dos contratorpedeiros da Classe *Gering*, com a adoção de um sistema de mísseis superfície-ar de longo alcance do tipo *Standard*. De modo geral, estas inquietações acabaram contribuindo para a criação do Centro de Mísseis da Marinha, e também reforçaram a ideia de modernização do navio-aeródromo *Minas Gerais*. No caso de modernização do *Minas Gerais*, a finalidade era de adequá-lo para operar com aeronaves embarcadas de interceptação e ataque, algo que posteriormente não se concretizaria. Além da capacidade de defesa antiaérea, é importante destacar que as ações de presença no mar territorial ampliado e o contínuo patrulhamento ao longo da costa brasileira exigiram conseqüentemente uma maior quantidade de embarcações.¹⁶³

Mesmo com as produções ideacionais apontando para a importância de uma maior diversificação dos meios navais da Marinha, os exercícios de guerra antissubmarino continuaram sendo mantidos de forma prioritária nos primeiros anos da década de 1970, permanecendo em segundo plano os exercícios aeronavais. Isso, por conta da proposta estratégica desenvolvida pelos Estados Unidos para o Atlântico Sul, aplicada nas Operações UNITAS, e que apresentou poucas mudanças neste período.¹⁶⁴ Maiores avanços ficaram mais evidentes em fins de 1978, tendo em vista os incentivos do Ministro da Marinha, o Almirante-de-Esquadra Geraldo Azevedo Henning, que enfatizou a troca de experiências da Marinha com as demais Forças Armadas. Propondo assim, a intensificação de exercícios e manobras conjuntas que viabilizassem a incorporação de novos elementos nos procedimentos e doutrinas comuns das Forças Armadas. Estabeleceu-se com isso uma forte colaboração tanto da Força de Transporte da Marinha com o Exército e suas manobras militares quanto na realização do transporte logístico de pessoal e de material da Marinha e do Exército nas operações anfíbias efetuadas em

¹⁶³ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1974*. Arquivo da Marinha, p. II-22s.

¹⁶⁴ Entre estas mudanças destaque para a atuação do *Esquadrão de Minagem e Varredura* nos exercícios preparatórios para a Operação Dragão, e sua posterior participação nos exercícios desta operação em ações de superfície e contra-minagem nos portos da região Nordeste. Outros aspectos, entendidos como positivos, foram destacados no Exercício COAMAS – de Coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul – em 1976: (i) na atuação para o controle naval do tráfego marítimo; (ii) sobre a rede de comunicação no tráfego de mensagens entre as Marinhas; e (iii) na coordenação entre as organizações de controle naval do tráfego marítimo dos países da Área Marítima do Atlântico Sul – AMAS. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1976*. Arquivo da Marinha, p. I-02-28.

diferentes pontos do litoral brasileiro naquele contexto.¹⁶⁵ De modo geral, estes exercícios incrementaram e aprimoraram a atuação da Marinha brasileira não somente na guerra antissubmarino, e sim nas operações aéreas¹⁶⁶, manobras de superfície e operações anfíbias¹⁶⁷ – assim, novas responsabilidades foram atribuídas aos Distritos Navais na defesa dos portos e das instalações militares de importância estratégica.¹⁶⁸

O final da década de 1970 evidenciou uma série de transformações e avanços tecnológicos na área naval. Por exemplo, o desenvolvimento dos mísseis superfície-ar reduziu a necessidade de aviões interceptadores embarcados para negar superioridade aérea local. Em decorrência dos avanços tecnológicos, houve também o aumento da vulnerabilidade dos navios-aeródromo devido ao aperfeiçoamento dos submarinos e de seus sistemas de armas, incluindo aqui os mísseis antinavio lançados por submarinos. Apesar disso, neste cenário de avanços tecnológicos, Mario Cesar Flores (1980) afirmou que os navios-aeródromo continuavam sendo úteis, sobretudo, enquanto instrumento de projeção de poder sobre terra nos contextos de intervenção regional. Isso, desde que o oponente não possuísse submarinos lançadores de mísseis, ou então, aviões baseados em terra e/ou navios de superfície armados com mísseis de longo alcance. Aqui, entende-se que a negação do uso do mar deveria ser realizada a partir do emprego de submarinos – preferencialmente os de propulsão nuclear – e aviação baseada em terra. Estes fatores aumentaram, inclusive, a importância de se obter a concessão de bases aeronavais nos territórios de países aliados sugerindo desta forma a permanência de elementos do pensamento mahaniano. Ademais, é importante enfatizar que para a Marinha brasileira

¹⁶⁵ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha. *I Relatório do ano de 1978*. Arquivo da Marinha, p. 01.

¹⁶⁶ É neste contexto que os exercícios realizados pela Esquadra, na OPERATLAN de 1981, possibilitaram a avaliação das estruturas navais direcionadas para a aplicabilidade de sua Doutrina Ar-Mar – implantada em 1981. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1981*. Arquivo da Marinha, p. I-08s.

¹⁶⁷ Mais especificamente sobre a capacidade anfíbia da Marinha brasileira, destaque para o Corpo de Fuzileiros Navais e a Força de Transportes da Marinha que atuavam conjuntamente nestes exercícios. E neste sentido, é importante enfatizar que além dos exercícios realizados com o Exército no litoral brasileiro, havia, também, a atuação combinada – do Corpo de Fuzileiros Navais com a Força de Transportes da Marinha – em operações ribeirinhas fluviais: nas Operações Ribeirinhas no Rio Amazonas, e nas Operações Ribeirinhas na região de Corumbá/MS e Porto Murtinho/MS. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1981*. Arquivo da Marinha, p. I-08s.

¹⁶⁸ Para tanto, uma série de exercícios foram realizados nos Distritos Navais, entre eles: exercícios anfíbios e de incursão anfíbia, manobras de superfície e antiaérea, ações de defesa litorânea, lançamentos e recolhimento de minas submarinas, e operações especiais. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1981*. Arquivo da Marinha, p. I-08s.

os submarinos de propulsão nuclear não excluía a utilidade dos convencionais, principalmente nas áreas limitadas e relativamente próximas das bases aeronavais. Entendia-se, portanto, que os submarinos de propulsão nuclear se destacariam nas áreas marítimas de maior extensão e distantes das bases, tendo em vista sua maior autonomia e capacidade de patrulhamento por períodos mais longos.¹⁶⁹

Ainda em relação ao emprego de mísseis, Mario Cesar Flores demonstrou a multiplicidade de vetores que poderiam ser empregados para o lançamento dos mesmos no mar. Previu-se assim o emprego destes mísseis a partir dos navios de superfície, submarinos e aviões. Entre as vantagens de se utilizar os mísseis no mar, destacou-se o fato destes diminuir a vulnerabilidade dos navios de superfície diante dos ataques aéreos. Sob um olhar mais amplo, os avanços tecnológicos na área dos mísseis foram acompanhados nos debates dentro da Marinha brasileira. E, sobre o papel estratégico desta arma, abordou-se a capacidade ampliada de se atingir os alvos em longas distâncias, com os sistemas lançadores podendo realizar disparos corretivos durante o voo dos mísseis. Em linhas gerais, observou-se que os mísseis tornaram mais vulneráveis os navios-aeródromo diante da aviação baseada em terra armada com mísseis, com o emprego destes mísseis sendo visto com certo entusiasmo na Marinha, especialmente, por se tratar de uma forma de diminuir o poder de combate dos navios-aeródromo e de sua aviação embarcada.¹⁷⁰

E nas situações de defesa contra os mísseis lançados por submarinos, os submarinos lançadores deveriam ser localizados e destruídos antes que estes atingissem as posições de lançamento. Para tanto, previu-se o emprego de meios aéreos combinados com a utilização de barreiras de sonobóias e medidas de bloqueio eletrônico, de modo que atrapalhassem a trajetória do míssil inimigo lançado. E aqui, a defesa contra o ataque de mísseis lançados por submarinos era considerada uma das defesas mais complexas, isso porque exigiam recursos tecnológicos que ultrapassavam, e muito, os recursos existentes na Marinha brasileira. Lembrando que no início dos anos 1970 a Marinha contava apenas com as escoltas convencionais feitas pelos contratorpedeiros e defesa aeronaval composta por helicópteros embarcados no navio-aeródromo *Minas Gerais*. A

¹⁶⁹ FLORES, Mario Cesar. Fundamentos instáveis e rumos incertos. *Revista Marítima Brasileira*. Ano C out./nov./dez. de 1980. Nº 10, 11 e 12, p. 63s.

¹⁷⁰ FLORES, Mario Cesar. Mísseis táticos na guerra naval. *Revista Marítima Brasileira*. Ano XC out./nov./dez. de 1970. Nº 10, 11 e 12, p. 06-12.

partir desta realidade, Mario Cesar Flores (1970) destacou a importância do emprego dos grandes navios-aeródromo com helicópteros – *SH-3 Sea King* – e aviação de asa-fixa – *A4-Skyhawk*, ou, *F-4 Phantom* – embarcados, de forma que estes meios aéreos atendessem as características defensivas contra o lançamento de mísseis realizados por submarinos. Fator defensivo que não eliminava necessariamente o papel da aviação baseada em terra, uma vez que os avanços tecnológicos teriam ampliado o raio de ação dos aviões posicionados em suas correspondentes bases aeronavais.¹⁷¹

Neste processo de reconfiguração do poder naval brasileiro, Mario Cesar Flores salientou que no planejamento de uma Marinha o ponto de partida seria a análise do que se pretende daquela Marinha específica. Para Flores, isso deveria ficar claro ao ponto de servir de premissa fundamental no estudo dos acertos, ou desacertos, dos programas de renovação dos meios da Marinha brasileira. Seguindo esta premissa, Flores enfatizou ainda a necessidade de a Marinha empregar mísseis táticos lançados de submarinos imersos, devendo ser esta a prioridade central da Marinha em seus projetos de desenvolvimento tecnológico e de renovação dos meios navais. Na sua visão, os submarinos com esta capacidade cumpririam com os propósitos defensivos do Brasil, dentro de uma realidade que não suportaria os altos custos de operação dos grandes navios-aeródromo e suas aeronaves embarcadas. Admitindo, neste sentido, que a capacidade de projeção do poder naval brasileiro deveria voltar-se para o Atlântico Sul, mais precisamente para o Atlântico ao sul da linha do Trópico de Câncer. Tratava-se de uma linha de pensamento que não desconsiderava as tarefas de proteção do tráfego marítimo de interesse nacional e de vigilância e controle das águas territoriais brasileiras, para assim assegurar a exploração dos recursos marítimos desta área. Paralelamente a estes propósitos, previu-se em segundo plano a realização de algumas tarefas navais na periferia desta área regional delimitada, especialmente, nos cenários de crise e conflito militar. E neste caso, incluiu-se a possibilidade de a Marinha do Brasil operar a partir de uma base aeronaval de Cabo Verde.¹⁷²

¹⁷¹ FLORES, Mario Cesar. Mísseis táticos na guerra naval. *Revista Marítima Brasileira*. Ano XC out./nov./dez. de 1970. Nº 10, 11 e 12, p. 20-25.

¹⁷² FLORES, Mario Cesar. Mísseis táticos na guerra naval. *Revista Marítima Brasileira*. Ano XC out./nov./dez. de 1970. Nº 10, 11 e 12, p. 30-33.

De modo geral, percebe-se uma corrente de pensamento que apostava na capacidade de o Brasil desenvolver e construir mísseis, similares aos mísseis *MSS Exocet* e *MAS Sea Sparrow*.¹⁷³ Nas palavras de Mario Cesar Flores:

“Em síntese, unidades navais médias e pequenas, equipadas com mísseis (ainda que mísseis modestos, de 20 a 30 milhas de alcance), operando em coordenação com poucas dezenas de aviões adequados (reconhecimento e ataque), tornavam difícil o exercício de atividades marítimas hostis aos interesses brasileiros no Atlântico Sul Ocidental.” (FLORES, 1970, p. 31).

E neste sentido, Mario Cesar Flores afirmou que a orientação estratégica norte-americana antissubmarino gerava problemas para a Marinha brasileira, tornando-a despreparada para outros tipos de ameaças. Despreparo associado ao atraso tecnológico e que limitava a capacidade operacional da Marinha em outras funções não aplicadas à guerra antissubmarino. Algo que passou a ser visto como demasiadamente grave para o Brasil e seu protagonismo enquanto potência de nível médio. Até porque os meios navais adquiridos dos Estados Unidos – por meio do Acordo de Assistência Militar de 1952 – se tratavam de unidades com bastante tempo de uso, navios tecnologicamente atrasados e de idade avançada, diferente do poder naval argentino por exemplo. Neste período o poder naval argentino era visto como balanceado e flexível, e até mesmo preponderante quando comparado ao poder naval brasileiro, com alguns dos navios da Marinha argentina sendo destacados, a exemplo: do navio-aeródromo de múltiplo emprego *25 de Mayo*, das fragatas com capacidade de defesa antiaérea, e os mísseis superfície-superfície instalados em diferentes navios.¹⁷⁴

3.3. Redesenhando a Marinha: as novas aquisições em meio aos esforços iniciais para a reconfiguração do poder naval brasileiro

Apesar das atenções voltadas para a nacionalização dos meios navais, as aquisições de origem norte-americana continuaram, de modo que atendessem as demandas imediatas da força antissubmarino brasileira.¹⁷⁵ No final da década de 1960, o

¹⁷³ Ibidem, p. 30-33.

¹⁷⁴ FLORES, Mario Cesar. Fundamentos instáveis e rumos incertos. *Revista Marítima Brasileira*. Ano C out./nov./dez. de 1980. Nº 10, 11 e 12, p. 67s.

¹⁷⁵ É neste contexto que foi realizada a compra de dois contratorpedeiros, o *Piauí* (1967) e o *Santa Catarina* (1968). Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1967*. Arquivo da Marinha, p. 02-10.

Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro¹⁷⁶ concentrou seus esforços na construção de embarcações menores, mais precisamente seis navios-patrolha com a previsão de dois destes navios serem utilizados nas operações fluviais na Amazônia. A incorporação de novas unidades para o teatro amazônico atendia as previsões de ampliação do número de unidades da Flotilha Amazonas, dentro da proposta de maior integração daquela região. E aqui, é possível afirmar que, no final dos anos de 1960, reforçou-se a ideia de intensificação das atividades da Marinha nas áreas fluviais brasileiras – conforme a previsão de criação do Comando Naval de Manaus e o aumento da quantidade de navios-patrolha fluvial operando na Amazônia.¹⁷⁷

Em 1969 a incorporação do navio-tanque *Marajó* atendeu as características necessárias para o reabastecimento da Marinha brasileira em alto mar, oferecendo assim maior flexibilidade e autonomia para a Esquadra.¹⁷⁸ E neste sentido, além do aumento das capacidades para operar em águas oceânicas, o navio-tanque *Marajó* serviu de incentivo e parâmetro para o desenvolvimento tecnológico naval brasileiro, uma vez que a sua aquisição encaminhou a desincorporação de dois antigos navios-tanques, o *Rijo* e o *Raza*, de manutenção nada econômica – navios de tecnologia da década de 1940 com mais de 20 anos de uso, e que dependiam do exterior para a obtenção de seus sobressalentes do sistema de propulsão.¹⁷⁹ No caso do projeto de construção dos novos submarinos – que viriam a ser os da Classe *Oberon* – grupos financeiros e autoridades do Ministério da Defesa da Inglaterra participaram das negociações¹⁸⁰. Tendo por desfecho a contratação da empresa Vickers Limited¹⁸¹ para a construção inicialmente de dois submarinos da Classe *Oberon* em seus estaleiros localizados em Barron-in-Furness, Lancashire,

¹⁷⁶ Em termos de construção dos meios navais no país, maiores atenções foram direcionadas para a construção do navio-tanque *Marajó*, no estaleiro privado Ishikawajima do Brasil. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1967*. Arquivo da Marinha, p. 02-10.

¹⁷⁷ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1967*. Arquivo da Marinha, p. 02-10.

¹⁷⁸ Logo após a sua incorporação, o navio foi empregado nas principais operações combinadas da Marinha, a exemplo da Operação UNITAS, e Operação Springboard. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1969*. Arquivo da Marinha, p. 04s.

¹⁷⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1969*. Arquivo da Marinha, p. 04s.

¹⁸⁰ Dois memorandos foram assinados, um em 29 de maio de 1969 e outro em 27 de agosto de 1969, com o contrato de financiamento externo para a aquisição dos mesmos sendo assinado em 28 de agosto 1969. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1969*. Arquivo da Marinha, p. 11.

¹⁸¹ Contrato assinado em 27 de agosto de 1969, após a Vickers ter sido a vencedora das concorrentes Camel Laird, e a Scotts. Ver: Ministério da Marinha do Brasil. Relatório Ministerial de 1969, p. 11.

Inglaterra.¹⁸² De toda forma, é possível afirmar que as limitações econômicas do Brasil condicionaram o desenvolvimento tecnológico naval fazendo com que a Marinha se voltasse para o estabelecimento de contratos de financiamento externo, e que viabilizassem a concretização de seus principais projetos.

Diferente das negociações realizadas com os Estados Unidos, as parcerias estabelecidas com o Reino Unido¹⁸³ e com a Alemanha previram inicialmente a entrega de navios e submarinos novos, a serem construídos nos estaleiros destes respectivos países – isso, antes da construção das duas fragatas da Classe *Niterói* no AMRJ. No decorrer dos acontecimentos, alguns exemplos devem ser mencionados para se ter uma dimensão dos acordos que apresentaram os primeiros sinais de mudança no modelo de aquisição e/ou desenvolvimento dos meios navais da Marinha. Aos fatos, em 13 de dezembro de 1972 foi assinado o aditamento para a construção do terceiro submarino da Classe *Humaitá*, encomenda esta realizada simultaneamente com a entrega dos quatro primeiros navios-varredores da Classe *Aratu* da Alemanha para o Brasil. Inclusive, havia a possibilidade da aquisição de mais dois navios-varredores daquela classe, que para fins de confirmação dependiam de avaliações a serem realizadas sobre a capacidade de a Marinha brasileira colocar aqueles navios em condições operativas, incluindo neste caso o abastecimento dos mesmos. E, em 13 de fevereiro deste mesmo ano foi assinado, também, o contrato¹⁸⁴ para a construção de três navios de patrulha-fluvial de 45m com a firma MACLAREN Estaleiros e Serviços Marítimos S.A. sediada em Niterói/RJ,¹⁸⁵ evidenciando assim os esforços empenhados para a construção de embarcações para a Marinha do Brasil em estaleiros brasileiros. Entendia-se com isso que os projetos navais não deveriam necessariamente prever a construção de navios e submarinos apenas no Arsenal de

¹⁸² MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1969*. Arquivo da Marinha, p. 11.

¹⁸³ Lembrando que em 1973 foi entregue o primeiro submarino *Humaitá* construído no Reino Unido pela Barrow Shipbuilding Works / Vickers Limited. Ao passo que o submarino *Humaitá* era incorporado à Marinha brasileira em 1973, o submarino *Tonelero* e o *Riachuelo* se encontravam em fase de construção com a inicial previsão de entrega, respectivamente, para agosto de 1975 e outubro de 1976 – não livre de atrasos, com a incorporação destes dois submarinos acontecendo posteriormente no ano de 1977. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1972*. Arquivo da Marinha, p. 49.

¹⁸⁴ Este novo contrato foi estabelecido devido ao fato de os dois navios de patrulha-fluvial de 62 m, o *Pedro Teixeira* e o *Roraima*, se encontrarem ainda em construção no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro – mesmo que em fase final. Ver: Marinha do Brasil. Relatório Ministerial de 1972, p. 160ss.

¹⁸⁵ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1972*. Arquivo da Marinha, p. 160ss.

Marinha do Rio de Janeiro, indicando neste sentido a importância da participação da iniciativa privada na consecução destes projetos no decorrer dos anos de 1970.

Em palestra proferida pelo Ministro da Marinha Almirante-de-Esquadra Adalberto de Barros Nunes, na Escola de Guerra Naval, em 1973, abordou-se a extensão ampliada do mar territorial brasileiro para as 200 milhas. Realidade que implicou diretamente na delimitação da plataforma continental brasileira e proteção de seus recursos marítimos existentes. Conforme o almirante Barros Nunes o poder naval brasileiro, por conta desta extensão do mar territorial, deveria ser modernizado de forma que atendesse as necessidades da Marinha quando se tratando dos seus meios flutuantes, meios aéreos e Corpo de Fuzileiros Navais. No decorrer da exposição de suas ideias, Barros Nunes enfatizou a importância da realização de estudos técnicos com o propósito de avaliar a viabilidade de obtenção de um submarino de propulsão nuclear a ser construído no Brasil. Se tratavam de medidas adotadas conforme estabelecido no Programa Decenal de 1967. Medidas que delimitavam quando, como e que tipos de navios deveriam ser construídos pelo Brasil, e que tinham por referência as diretrizes do Plano Diretor de 1967. Seguindo esta linha de pensamento, o Ministro Barros Nunes afirmou que a Marinha deveria nos anos pós-1974 – após o final de seu ministério – realizar estudos estratégicos e de engenharia para o desenvolvimento de dois projetos, e que segundo o almirante eram centrais para o poder naval brasileiro. Tratava-se da aquisição e/ou construção de um porta-helicópteros e da construção de um submarino de propulsão nuclear, projetos estes que deveriam receber investimentos prioritários.¹⁸⁶

Utilizando-se das palavras do almirante Adalberto de Barros Nunes nesta palestra proferida na Escola de Guerra Naval no ano de 1973 e, posteriormente, publicada na Revista da Escola de Guerra Naval:

“O projeto do submarino nuclear foi lançado [apresentado] como intenção para que consolidem ideias, sejam levantados dados técnicos e sejam obtidas posições políticas que o tornem exequível. Até lá, deverão ser buscados recursos financeiros capazes de suportá-lo.” (NUNES, 1973, p. 11).

Com relação ao projeto do porta-helicópteros, pensou-se na viabilidade de adquiri-lo dos Estados Unidos, e se caso isso não fosse possível este deveria ser

¹⁸⁶ Palestra proferida pelo Ministro da Marinha Almirante-de-Esquadra Adalberto de Barros Nunes, na Escola de Guerra Naval, em 26 de outubro de 1973. *A Marinha no governo Médici*. In: Revista da Escola de Guerra Naval. Brasil. Nº 3. dezembro/1973, p. 10s.

construído no Brasil, ou então, no estrangeiro – pensamento este não se concretizaria nos anos seguintes.¹⁸⁷ De todo modo, conforme a concepção de uma Marinha equilibrada e balanceada, os helicópteros foram considerados uma arma versátil que não deveria ser empregada apenas nas ações antissubmarino, e sim nas ações de superfície, operações anfíbias e medidas de reconhecimento. Assim, a partir da ampliação dos cenários operacionais da Marinha brasileira – com o emprego dos helicópteros – aumentaram os debates a respeito da ampliação e reaparelhamento da Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia.¹⁸⁸ Ainda na década de 1960 percebe-se um aumento no emprego de helicópteros e que se intensificou, no decorrer dos anos de 1970, tendo em vista que este meio aéreo poderia ser operado a partir de quase todos os tipos de navios da Marinha brasileira.¹⁸⁹

Diferente da aviação de asa-fixa, os helicópteros dispõem de exclusividade dos navios-aeródromo, com o emprego dos helicópteros no mar podendo ser realizados a partir das fragatas e dos contratorpedeiros, e até mesmo a partir dos navios logísticos que possuem plataformas e/ou convés de voo compatível. Em artigo publicado na Revista da Escola de Guerra Naval em 1973, o Capitão-de-Fragata Daniel Acylyno Macêdo de Lima construiu seu argumento entorno da influência do pensamento naval britânico na Marinha brasileira, afirmando que a Marinha britânica era a mais consciente quando se tratando da utilização dos helicópteros em embarcações. Sugeriu neste caso o emprego de helicópteros em diferentes cenários, de forma que fossem utilizados: nas operações de guerra antissubmarino, na projeção de poder e desembarque de tropas através do movimento navio-terra, ou então, nas ações de contramedida de minagem e defesa antimíssil servindo assim de alarme antecipado contra sistemas armas com mísseis.¹⁹⁰

Ainda sobre o emprego naval de aeronaves, semelhante debate na Revista da Escola de Guerra Naval pode ser encontrado na Revista Marítima Brasileira, com a proposta de que a Marinha brasileira deveria ampliar o seu poder aeronaval. Tendo como parâmetro as Marinhas do Reino Unido e dos Estados Unidos, Daniel Macêdo de Lima (1973) analisou o papel dos navios-aeródromo de emprego múltiplo. Neste sentido, destacou o fato de as operações navais modernas exigirem, cada vez mais, um perfeito entrosamento entre os meios aéreos e de superfície. Mesmo com a compra do navio-

¹⁸⁷ Ibidem, p. 13.

¹⁸⁸ Ibidem, p. 13s.

¹⁸⁹ LIMA, Daniel Acylyno Macêdo de. O emprego naval de helicópteros. *Revista da Escola de Guerra Naval*. Brasil. Nº 3 dezembro/1973, p. 35-44.

¹⁹⁰ Ibidem, p. 35-44.

aeródromo *Minas Gerais* na década de 1950, Lima enfatizou que os excepcionais avanços tecnológicos dos aviões nas décadas seguintes estabeleceram novos parâmetros nas operações dos aviões embarcados. E, portanto, as altas velocidades supersônicas dos aviões de caça demandaram não somente maiores dimensões nos conveses de voo, mas também uma série de aperfeiçoamentos: nas catapultas, nos aparelhos de parada, e nos equipamentos de manobra e controle aéreo. Ademais, assinalou ainda que o próprio peso e tamanho das novas aeronaves passaram a exigir navios-aeródromo de maiores dimensões estruturais, que o *Minas Gerais* não possuía.¹⁹¹

Por outro lado, financeiramente os altos custos de construção de um navio-aeródromo de grandes proporções e a composição de um grupo de aeronaves a serem embarcadas, tornou quase que impossível o seu desenvolvimento, ao menos entre as Marinhas dos países emergentes. Com isso, sugeriu-se a compra e modernização dos navios-aeródromo mais antigos, de forma que possibilitassem o emprego – mesmo que em quantidade reduzida – das novas e modernas aeronaves. Neste caso, a respeito da utilização dos navios-aeródromo de menores proporções, a exemplo do *Minas Gerais*, considerou-se a possibilidade de transformação destes navios em porta-helicópteros.¹⁹² Em um ambiente de conflito naval moderno delimitado por ameaças múltiplas nas dimensões aérea, submarina e de superfície, Lima (1973) afirmou que:

“O navio-aeródromo, quando formando um poderoso sistema de armas com suas aeronaves, pode se opor, à distância, a qualquer das ameaças existentes (...). Desse modo, para uma proteção contra as ameaças de superfície e aérea, a força naval teria que contar com um NAE de ataque e, além deste, um antissubmarino para (...) as tarefas aéreas pertinentes à ameaça submarina.” (LIMA, 1973, p. 50)

Em decorrência destas limitações uma outra alternativa foi apresentada: a utilização de navios com capacidade de portar aeronaves, mais especificamente para operarem helicópteros. E neste sentido, as novas fragatas da Classe *Niterói* atendiam os requisitos para essa finalidade. De modo geral, entendia-se que os navios e as aeronaves eram dois subsistemas complementares, com a sua flexibilidade operacional da Marinha dependendo dos sistemas de armas adotados pelas aeronaves embarcadas. Tratando-se do emprego de helicópteros, salientou-se de forma propositiva o emprego destas aeronaves em três funções: de guerra antissubmarino, na defesa antimísseis, e de emprego geral. Para a *guerra antissubmarino* os helicópteros deveriam ser: dotados de radar para

¹⁹¹ Ibidem, p. 45ss.

¹⁹² Ibidem, p. 48.

umentar a capacidade de busca dos navios de superfície antissubmarino e, equipados com sensores que permitissem o ataque contra os submarinos inimigos a partir dos próprios helicópteros. No caso da *defesa antimísseis*, os helicópteros deveriam ser configurados para o alarme aéreo antecipado, para assim detectar o navio lançador de mísseis antes que este obtivesse contato com os navios da Esquadra brasileira. Nesta segunda configuração, as contramedidas eletrônicas exerceriam papel central na detecção de emissões radioelétricas e de bloqueio de radares, com os helicópteros – equipados com sensores e despistadores – podendo ser armados com mísseis ar-superfície visando a realização de ataques. E por fim, os helicópteros de *emprego geral* seriam utilizados nas múltiplas tarefas de busca e salvamento, observação de tiro, na transferência de pessoal e de material em ambiente marítimo, e no reconhecimento de área marítima de modo geral.¹⁹³

4. Fomento à indústria naval e ao desenvolvimento de tecnologias sensíveis na Marinha

4.1. O Programa Naval da Marinha do Brasil e o início do processo de nacionalização de novas tecnologias

No final dos anos 1960, o Programa Naval da Marinha do Brasil previu algumas atualizações da Armada com novos e modernos navios, e que deveriam ser construídos em território brasileiro. Os argumentos centrais e que buscaram justificar este programa naval apontaram para a obsolescência, a não padronização dos navios brasileiros e também para a vulnerabilidade da posição militar do país. Ademais, o desenvolvimento da indústria naval brasileira era considerado fundamental para amenizar o atraso tecnológico da Marinha naquele momento. Problema que se acentuava devido à falta de pessoal qualificado e recursos financeiros limitados. Em artigo publicado na *Revista Mar: Boletim do Clube Naval* – renomeada no final da década de 1970 para a *Revista do Clube Naval* – no ano de 1966, é abordado o papel do Estado-Maior da Armada (EMA) na definição dos novos tipos de navios que deveriam ser adquiridos e/ou construídos para a Marinha. Aqui é importante destacar que é o EMA que realiza os estudos e também enfatiza quais devem ser os requisitos das novas embarcações a serem empregadas pela

¹⁹³ LIMA, Daniel Acyline Macedo de. Novos desenvolvimentos no campo aeronaval. *Revista Marítima Brasileira*. Ano XCIII jan./fev./março de 1973. Nº 1, 2 e 3, p. 53-68.

Marinha. E após feito isso, estes requisitos são enviados aos engenheiros navais que avaliam a viabilidade de construção dos mesmos, sendo então comum a reformulação de alguns projetos após os estudos técnicos de engenharia.¹⁹⁴

Neste sentido, de acordo com o engenheiro naval Carlos Rodrigues da Costa (1979) as parcerias com empresas estrangeiras deveriam ser aprofundadas nos programas decenais de reaparelhamento da Marinha. Com este modelo de parceria devendo ser adotado no projeto dos submarinos convencionais a serem construídos nos anos de 1980 no Brasil. Assim, o pessoal da Marinha brasileira conseguiria assimilar as técnicas de projetos para este tipo de meio naval, incrementando desta forma a capacidade da indústria naval do país. Entendia-se que os avanços tecnológicos existentes nos navios militares exigiam o uso de técnicas que deveriam ser periodicamente atualizadas. Tratava-se de uma proposta que aumentava a importância do *know-how* estrangeiro adquirido nestes programas navais por parte do pessoal técnico da Marinha, especialmente, com relação ao pessoal envolvido diretamente nas construções realizadas nos estaleiros.¹⁹⁵

Nas monografias dos cursos da Escola de Guerra Naval, o desenvolvimento tecnológico da Marinha esteve entre os principais debates realizados naquela instituição.¹⁹⁶ Em monografia publicada, Hugo Friedrich Schieck Junior afirmou que no campo militar o estágio de desenvolvimento tecnológico de qualquer país era central. Trata-se de um argumento que se encaixava no modelo desenvolvimentista brasileiro dos anos 1970 e que, de certa forma, influenciou na construção do pensamento naval brasileiro naquele contexto. Entende-se neste caso, que a aplicação de determinadas concepções estratégicas dependeu e continua dependendo atualmente dos avanços tecnológicos alcançados pela Marinha do Brasil. Na Marinha, a não compreensão do papel da tecnologia por parte dos atores governamentais que formulam a agenda política e estratégica do país, era considerada limitante e problemática para a continuação dos projetos navais brasileiros. E, para que houvesse uma maior interação entre as esferas da política governamental e do planejamento da Marinha, apontou-se para a necessidade de

¹⁹⁴ SOUZA, José Carlos Coelho de. Marinha vai construir seus navios no Brasil. *Mar: Boletim do Clube Naval*. Ano 78/número 189. Rio de Janeiro, dezembro/1966, p. 02s.

¹⁹⁵ COSTA, Carlos Eduardo Rodrigues da. A construção naval militar no país. *Revista Marítima Brasileira*. Ano XCIX jan./fev./mar. de 1979. Nº 1, 2 e 3, p. 23-28.

¹⁹⁶ Os debates produzidos a respeito do desenvolvimento tecnológico da Marinha brasileira, a partir das monografias dos cursos de altos estudos militares da Escola de Guerra Naval, merecem um estudo mais aprofundado.

se promover um processo de planificação, que fosse capaz de introduzir os setores políticos e estratégicos dentro da realidade dos projetos de engenharia naval e de desenvolvimento tecnológico. De modo que esta planificação servisse para uma melhor condução das propostas de desenvolvimento tecnológico da Marinha e consequente fortalecimento do setor militar nacional.¹⁹⁷

Para tanto, as diretrizes desta planificação deveriam ser formuladas com o objetivo de implementar uma estratégia de desenvolvimento tecnológico específica, e que atendesse as demandas do país. De modo geral, o incremento da indústria brasileira e sua ampliação para outras regiões e diferentes mercados pretendia tornar a indústria naval mais competitiva. Neste sentido, observou-se que o Estado deveria assumir o protagonismo na planificação e coordenação das principais instituições governamentais de pesquisa científica e tecnológica, investindo na área e incentivando a participação da indústria privada. Conforme Schieck Junior, a ampliação das políticas de desenvolvimento tecnológico militar no Brasil deveriam priorizar: o desenvolvimento de mísseis e o domínio da energia nuclear. E no caso da Marinha, mais especificamente, os incentivos deveriam atender a capacidade de construção de navios militares, como também, o desenvolvimento de mísseis de médio alcance, as tecnologias de contramedidas eletrônicas, e o setor de informática para o processamento eletrônico de dados e aplicação tática destes.¹⁹⁸

Com efeito, o desenvolvimento da indústria naval, no início da década de 1970, evidenciou uma série de limitações tecnológicas e de natureza financeira, o que fez com que se tornasse comum o fato de a Marinha recorrer aos financiamentos externos. A conjugação destas duas limitações, a tecnológica e a financeira, fizeram com que as construções navais mais complexas fossem realizadas no exterior com a aprovação de financiamento estrangeiro.¹⁹⁹ Aprofundando ainda mais as limitações dos estaleiros brasileiros, que não conseguiam contar com os recursos, financeiros e humanos, determinantes para a construção dos meios navais de maior porte e tecnologicamente mais

¹⁹⁷ SCHIECK JUNIOR, Hugo Friedrich. *Planificação da tecnologia: aplicação dos conceitos básicos da política e da estratégia na planificação da tecnologia nacional*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (7-D-65). Rio de Janeiro, novembro/1972, p. 10s.

¹⁹⁸ *Ibidem*, p. 12-33.

¹⁹⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1970*. Arquivo da Marinha, p. 13.

modernos – principalmente os novos sistemas de armas e comunicações.²⁰⁰ Apesar disso, tratava-se de uma realidade que passaria por profundas transformações no decorrer daquela década, com a chegada – e posterior construção no Brasil de duas – das fragatas da Classe *Niterói*. Para o almirante Mario Cesar Flores, as fragatas foram um salto tecnológico bastante grande na Marinha brasileira acompanhado por inovações na propulsão dos navios com turbinas a gás. Somando-se a isso, as fragatas da Classe *Niterói* introduziram a Marinha na era dos mísseis. Neste sentido, os mísseis *Ikara* de fabricação australiana foram os primeiros mísseis instalados nestas fragatas e somente posteriormente os mísseis *Exocet* seriam utilizados, por apresentarem um melhor desempenho. E também, na área da informática, as fragatas *Niterói* trouxeram os equipamentos computadorizados, algo que até então não existia no Brasil de modo geral.²⁰¹

Com certo entusiasmo, acreditava-se que o problema da obtenção de sobressalentes no exterior seria diminuído, gradativamente, com a execução do Programa de Reparcelamento da Marinha acompanhado por sua política de nacionalização dos meios navais. Além do mais, salientou-se que a nacionalização dos meios diminuiria a quantidade de itens de procedência estrangeira. Geralmente, estes itens tinham seus prazos de entrega estendidos por conta dos atrasos dos fornecedores, tendo em vista que estes itens, com certa frequência, se encontravam fora da linha normal de fabricação. E neste sentido, o Programa de Reparcelamento previu o desenvolvimento de projetos nacionais voltados para a construção de navios de guerra no Brasil, assim como, a fabricação de seus sistemas de armas. Para tanto, observou-se a necessidade da implantação de organizações militares com o fim de tornar a Marinha brasileira independente das organizações militares congêneres estrangeiras. Exemplos de organizações com esta finalidade e que deveriam ser fortalecidas: o *Instituto de Pesquisa da Marinha* na realização das diversas pesquisas de interesse do poder naval brasileiro; e o *Centro de Análises e Sistemas Navais* na avaliação operacional dos navios de guerra,

²⁰⁰ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1970*. Arquivo da Marinha, p. 17.

²⁰¹ Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1990-1992), Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores. Rio de Janeiro, 15 de julho de 2019.

que verificava as doutrinas táticas empregadas e que desenvolvia as pesquisas para a otimização dos diversos sistemas utilizados na Marinha.²⁰²

Nos diferentes espaços institucionais da Marinha, defendia-se a implantação de uma indústria militar direcionada para as demandas do setor naval no Brasil. Tratava-se de um esforço para padronizar os meios da Marinha brasileira, com os processos de nacionalização destes meios utilizando de referência o Programa de Reparcelamento da Marinha do Brasil.²⁰³ Contudo, embora este pensamento estivesse circulando entre os formuladores da estratégia naval brasileira, na prática esta linha de pensamento se deparou com algumas limitações. Em artigo publicado na Revista Marítima Brasileira, no ano de 1979, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Rodrigues da Costa afirmou que as limitações ocorriam por conta dos investimentos financeiros, que na sua visão eram insuficientes, e também devido às dificuldades da Diretoria de Engenharia Naval em gerenciar os projetos da Marinha em andamento.²⁰⁴

Preocupada com o incremento do poder naval brasileiro, da década de 1970 para a década de 1980, a Marinha pretendia diminuir a relativa dependência externa do Brasil utilizando-se de um maior engajamento dos setores tecnológicos e industriais, por meio do Programa de Reparcelamento da Marinha.²⁰⁵ E no plano político-estratégico, enfatizou que a renovação e a ampliação dos meios navais, naquele período, deveriam assegurar as capacidades de proteção do tráfego marítimo e de defesa do litoral brasileiro. Ademais, alguns estudos estratégicos estipularam também a importância de se obter certo grau de negação do uso do mar ao inimigo, especialmente, na área correspondente ao Atlântico Sul. Lembrando que o Atlântico Sul, além do acesso estratégico à Antártica, oferecia e continua oferecendo acesso aos portos dos países africanos, potenciais mercados para a expansão econômica do Brasil.²⁰⁶

²⁰² MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha. *II Relatório do ano de 1977*. Arquivo da Marinha, p. II-15-23.

²⁰³ MARINHA DO BRASIL. *Programa Decenal de Reparcelamento da Marinha*. Edição 1976. Estado-Maior da Armada. Exemplar: 008. Arquivo da Marinha. Nº 78.000. Caixa: 547.

²⁰⁴ COSTA, Carlos Eduardo Rodrigues da. A construção naval militar no país. *Revista Marítima Brasileira*. Ano XCIX jan./fev./mar. de 1979. Nº 1, 2 e 3, p. 19ss.

²⁰⁵ Além dos projetos de construção naval no Brasil, o Programa de Reparcelamento dos Meios Navais entregou para o Corpo de Fuzileiros Navais: viaturas blindadas *M-113*, viaturas anfíbias *Urutu* de fabricação brasileira, e material de artilharia de campanha. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha. *I Relatório do ano de 1978*. Arquivo da Marinha, p. 06.

²⁰⁶ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1981*. Arquivo da Marinha, p. VII-25-34.

Por conta destes fatores mencionados, no início dos anos de 1980 estabeleceu-se uma série de programas que tinham o propósito de incrementar a composição do poder naval brasileiro e que previam: a obtenção/construção de quatro novas corvetas e de um navio-escola, a construção de um submarino convencional e a aquisição de no mínimo quatro helicópteros *SH-3D*.²⁰⁷ Programas que não pretendiam apenas dar continuidade ao desenvolvimento tecnológico, e sim serviriam também de ponto de partida para as mudanças de pensamento na Marinha em relação ao seu poder naval. Estendia-se para a década seguinte uma nova forma de avaliar a configuração do poder naval brasileiro. Neste sentido, as mudanças podem ser identificadas tanto nas produções ideacionais quanto nos projetos navais que previam o desenvolvimento de novas tecnologias, com o propósito de atender os requisitos de uma Marinha balanceada composta por capacidades diversificadas. Assim, a síndrome antissubmarino, na medida em que apresentava seus primeiros sinais de enfraquecimento no plano das produções ideacionais e, sobretudo, no processo de elaboração da estratégia naval brasileira, repercutiu diretamente na forma de se pensar quais projetos navais deveriam ser prioritários na Marinha. Ademais, é importante salientar que o contexto dos anos de 1970 contribuiu para que estas mudanças se concretizassem por meio de uma conjugação de fatores. A vontade política do governo militar e as condições financeiras favoráveis proporcionaram os investimentos no setor tecnológico naval. Para isso, a economia brasileira apresentou naquele contexto sinais positivos em ritmo de crescimento, de tal forma que atrairia os fornecedores europeus de armamentos e que conseqüentemente se tornariam uma alternativa para a Marinha brasileira tendo em vista a disponibilidade de equipamentos navais sofisticados ao Brasil (MARTINS FILHO, 2010, p. 66-69).

4.2. As fragatas da Classe Niterói: inovações tecnológicas na área da eletrônica/computação e sistemas de armas com mísseis

Para se compreender o processo de construção do pensamento naval brasileiro, entende-se que é impossível analisar este processo com profundidade sem salientar o papel dos avanços tecnológicos na configuração do poder naval de uma Marinha. É a partir de determinado estágio tecnológico alcançado que se iniciam os movimentos no sentido de apontar as limitações e capacidades deste poder naval. Sem esta observação, a

²⁰⁷ Ibidem, p. VII-25-34.

abordagem dos fatores político-estratégicos torna-se insuficiente para uma análise mais profunda da construção do pensamento naval brasileiro. Lembrando que na Marinha brasileira a própria insatisfação e o crescente pensamento autonomista dentro da instituição mencionavam recorrentemente as limitações do poder naval e a sua dependência tecnológica em relação aos Estados Unidos. Portanto, a conjugação tecnologia e política deve ser considerada como algo indissociável, especialmente, quando se tratando do desenvolvimento do poder naval e a aplicação deste poder enquanto instrumento político. Neste sentido, João Roberto Martins Filho (2010) destaca o fator tecnológico como algo ainda mais persistente nas Marinhas consideradas periféricas, que nas palavras do autor “[dependem] da adaptação da tecnologia militar em contextos diferentes daqueles em que foi gerada” (MARTINS FILHO, 2010, p. 57). E isso, inclusive, explica a insatisfação entre os oficiais da Marinha com a dependência tecnológica e consequentes adaptações. Insatisfações que assim contribuíram para o crescimento de um pensamento autonomista quando se tratando do desenvolvimento tecnológico brasileiro na área da indústria naval.

As Marinhas tidas por periféricas apresentam uma trajetória que as difere das Marinhas das potências navais, tendo em vista que a condições dos países em desenvolvimento refletem diretamente nos estágios de desenvolvimento tecnológico de suas respectivas Marinhas. Neste caso, Martins Filho (2010) salienta que estas Marinhas que procuram equivaler-se tecnologicamente com as Marinhas centrais desenvolvem seu poder naval por intermédio de saltos tecnológicos pontuais (MARTINS FILHO, 2010, p. 57s). Realidade condizente com a Marinha brasileira que no decorrer do último século procurou acompanhar os avanços tecnológicos em diferentes contextos, utilizando-se de parcerias estratégicas que oferecessem subterfúgios para superar estas lacunas tecnológicas, a exemplo do contrato do Brasil com a empresa *Vosper* – do Reino Unido – para a aquisição e, posterior, construção das fragatas da Classe *Niterói*. Neste sentido, a aquisição das fragatas da Classe *Niterói* proporcionou importantes mudanças não apenas no pensamento estratégico da Marinha, mas também no próprio processo de formação e especialização dos oficiais. Prova disso foi a introdução de novos conteúdos nos currículos das instituições de ensino da Marinha, que passaram a inserir os estudos de sistemas de armas, mecânica e eletrônica/comunicações de acordo com as tecnologias que aparelhavam as novas fragatas (MARTINS FILHO, 2010, p. 69).

As fragatas da Classe *Niterói* representaram um salto tecnológico no desenvolvimento de equipamentos eletrônicos no Brasil ao inserirem conhecimentos, praticamente desconhecidos, na elaboração de projetos e fabricação de computadores. Nesta nova etapa tecnológica, os sinais dos radares e outros sensores passaram a ser coordenados por um computador, e isso proporcionou ao comando das unidades navais informações situacionais imediatas. Ademais, na esfera dos negócios, inicialmente para atender as demandas dos sistemas de computadores da Marinha, elaborou-se uma proposta envolvendo as empresas *Ferranti* – da Inglaterra – com as empresas brasileiras *Equipamentos Eletrônicos Ltda* e a *Digibrás* (Empresa Brasileira de Sistemas Digitais Ltda). E então, desta primeira parceria resultou a fabricação dos primeiros minicomputadores no Brasil para o controle do processamento de dados e sistemas. Neste sentido, na medida em que os avanços tecnológicos se tornavam mais complexos, procurou-se também alcançar uma melhor capacitação técnica do pessoal da Marinha por meio da contratação de serviços da Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia da USP.²⁰⁸

Na área da eletrônica, a nacionalização e padronização dos componentes eletrônicos utilizados nas novas embarcações foram realizados no Instituto de Pesquisa da Marinha em conjunto com o Centro Tecnológico da Aeronáutica e com as universidades UFRJ e USP.²⁰⁹ Estas iniciativas se tratavam de movimentos direcionados para atender a modernização da Marinha brasileira de acordo com as mudanças de pensamento não apenas identificadas com o desenvolvimento da indústria naval brasileira de modo geral. Mas sim, em sintonia com os formuladores do pensamento naval preocupados com a configuração de uma Marinha tecnologicamente atualizada e que atendesse os critérios de um poder naval balanceado. Para tanto, compreendia-se que a independência tecnológica do país exigiria vultosos investimentos em pesquisa, realidade

²⁰⁸ Pretendia-se com isso a fabricação de um protótipo de minicomputador e também a realização de estudos com o propósito de desenvolver um computador para a aplicação naval. Ver: CARDOSO, Cesar Moacir Bastos. A Marinha e o desenvolvimento dos computadores nacionais. Revista *Mar: Boletim do Clube Naval*. Ano 86/número 226. Rio de Janeiro, janeiro-fevereiro/1974, p. 02-08.

²⁰⁹ As pesquisas de maior interesse militar – realizadas de novembro de 1969 a dezembro de 1973 – envolveram: (i) o desenvolvimento de programas de computação para o cálculo de propelentes de foguetes; (ii) a confecção e montagem de sistemas de armas de alta cadência de tiro; (iii) os projetos de nacionalização do foguete similar aos modelos Bofors, Malli, Flora ou Erika – a serem utilizados pelo lançador Bofors 375 mm antissubmarino; (iv) e o desenvolvimento de um dispositivo a ser instalado em helicópteros para o lançamento de granadas de mão em sequência, programadas para o emprego em operações antiguerrilha. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1973*. Arquivo da Marinha, p. 54-62.

que fez com que a Marinha procurasse estabelecer uma maior aproximação e colaboração entre o governo e a iniciativa privada. E aqui, salientou-se inclusive a importância de se absorver a tecnologia – o *know-how* – desenvolvida em outros países por intermédio de parcerias a serem firmadas prevendo programas de transferência de tecnologias.

Mauro Affonso Lages (1977) em monografia produzida no Curso Superior de Guerra Naval, destacou que a primeira iniciativa da Marinha brasileira para o desenvolvimento de equipamentos de computação aconteceu no ano de 1971 em parceria com o Ministério do Planejamento. Iniciativa que teve o propósito de estabelecer, em curto prazo, os programas para receber e operar as fragatas da Classe *Niterói* em construção naquele momento²¹⁰ e que seriam equipadas com sistemas digitais.²¹¹ Existia de modo geral, o interesse por parte da Marinha em prestar apoio nos processos de produção e/ou montagem dos equipamentos para: as operações de sistemas, o treinamento de pessoal, e para a manutenção de *hardwares* e *softwares*. Pontualmente, a ideia era viabilizar a fabricação de computadores no Brasil, para assegurar o fornecimento dos sistemas a serem utilizados na Marinha brasileira, com a intenção de aprimorá-los posteriormente de modo que não se perdessem os conhecimentos alcançados na área da eletrônica/computação.²¹²

Os construtores do pensamento naval brasileiro, nos anos 1970, em suas produções/publicações idealizaram uma Marinha a ser estruturada a longo prazo, imaginando-se aquela que deveria ser a “Marinha dos anos 2000”. Neste contexto de

²¹⁰ Neste caso, o Projeto Guaranys direcionado para o desenvolvimento de minicomputadores resultou no primeiro computador desenvolvido no Brasil, o computador G-10. Na Marinha dos anos de 1970, entendia-se que o computador G-10 poderia proporcionar importantes avanços tecnológicos na área da eletrônica digital, especialmente, por meio de seus técnicos e engenheiros brasileiros envolvidos: na arquitetura de computadores, na fabricação de circuitos e no desenvolvimento *softwares* básicos. Ver: LAGES, Mauro Affonso Gomes. *Indústria nacional de equipamentos de computação: possíveis reflexos nas atividades da Marinha*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (4-A-1). Rio de Janeiro/1977, p. 04-07.

²¹¹ Inicialmente foram instalados três computadores nas fragatas da Classe *Niterói*: dois destinados para o controle de tiro, e o terceiro aplicado no sistema de informações para comando das operações do navio. Com os computadores auxiliando no rastreamento dos alvos de ar e mar, viabilizando assim o intercâmbio de informações entre os navios via *data links* digitais. E, pontualmente no caso dos submarinos da Classe *Humaitá*, é interessante observar que os seus sistemas, além de oferecerem o controle de tiro para vários tipos de torpedos, informavam também ao comandante todos os alvos captados pelos sonares. Ver: CARDOSO, Cesar Moacir Bastos. *A Marinha e o desenvolvimento dos computadores nacionais*. Revista *Mar: Boletim do Clube Naval*. Ano 86/número 226. Rio de Janeiro, janeiro-fevereiro/1974, p. 10s.

²¹² LAGES, Mauro Affonso Gomes. *Indústria nacional de equipamentos de computação: possíveis reflexos nas atividades da Marinha*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (4-A-1). Rio de Janeiro/1977, p. 07s.

avanços tecnológicos nos sistemas de comunicação e utilização de computadores, enfatizou-se a importância de a Marinha brasileira obter a capacidade de comunicação integrada entre os seus navios. E assim, previu-se a comunicação e compartilhamento de informações: entre os navios de superfície, dos navios com as aeronaves de emprego naval,²¹³ e dos navios com as instalações militares em terra. Fatores que reforçavam a importância dos computadores e satélites, sobretudo, quando se tratava dos sistemas de armas que deveriam ser adotados pelos navios da Marinha. Por outro lado, percebeu-se que na medida em que aumentavam os níveis de sofisticação dos sistemas aumentavam também os valores de construção destes navios. Estes modernos sistemas representavam nos anos de 1970 mais de 40% dos custos totais de uma embarcação²¹⁴ e isso explica a preocupação da Marinha em manter as pesquisas para o desenvolvimento destas tecnologias sensíveis no Brasil.

Após o projeto e construção das fragatas da Classe *Niterói*, estabeleceu-se que os navios da Marinha brasileira deveriam atender as necessidades da guerra eletrônica para a detecção de alvos e efetuar medidas de bloqueio e despistamento. Sugeriu-se com isso que os modernos navios da Marinha obtivessem a capacidade de selecionar seus sistemas de armas a serem empregadas. Neste caso, os computadores serviriam definitivamente para automatizar as fases da MAGE – Medidas de Apoio de Guerra Eletrônica – possibilitando assim ações eficazes contra os mísseis inimigos. E a respeito do bloqueio e despistamento, as ações deveriam ser concentradas no sentido de tentar minimizar as vantagens do inimigo no uso de seus equipamentos eletrônicos. De todo modo, se tratavam de expectativas que correspondiam ao que se pensava ser ideal para a Marinha brasileira, e que em vários aspectos inaugurou os debates a respeito do desenvolvimento de tecnologias ainda pouco conhecidas no país. Neste sentido, é importante destacar que apesar de representarem o máximo em tecnologia para a Marinha do Brasil, as fragatas da Classe *Niterói* foram equipadas somente com contramedidas eletrônicas

²¹³ Inclusive, nas comunicações navio-aeronave, em 1975, Lysias Ruland Kerr destacou em sua monografia as vantagens do emprego de drones, citando o drone *skyspy* de fabricação inglesa utilizado na captação de sinais de radares, por apresentarem bons resultados tendo em vista o baixo custo operacional destes veículos aéreos. Ver: KERR, Lysias Ruland. *Desenvolvimento tecnológico dos navios de superfície*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (8-B-64). Rio de Janeiro/1975, p. 01-08.

²¹⁴ KERR, Lysias Ruland. *Desenvolvimento tecnológico dos navios de superfície*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (8-B-64). Rio de Janeiro/1975, p. 01-08.

passivas/defensivas, uma configuração considerada insuficiente para os requisitos da guerra eletrônica naquele período.²¹⁵

Conforme Martins Filho, a encomenda das seis fragatas inglesas Vosper MK-10 nos anos de 1970²¹⁶ resultou de uma conjugação de fatores envolvendo a vontade política governamental com as condições financeiras favoráveis daquele período e a disponibilidade de equipamento naval sofisticado no exterior (MARTINS FILHO, 2010, p. 66). A encomenda destas seis fragatas do Reino Unido atendeu as expectativas dos militares autonomistas que, de modo recorrente, salientavam a importância de uma forte indústria naval no Brasil que atendesse as demandas da Marinha. E também, sinalizou uma mudança de mentalidade, uma vez que destas seis fragatas quatro seriam para o emprego antissubmarino e as duas construídas no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro atenderiam os requisitos de emprego geral. Embora estas fragatas de emprego geral fossem navios de escolta, poderiam operar de forma independente para além do mar territorial brasileiro por conta de sua autonomia em águas oceânicas, com estabilidade e propulsão adequadas, e seus sistemas de armas automatizadas. Aqui, inaugurava-se na Marinha brasileira a era dos mísseis.

Estabeleceu-se com isso um estreitamento dos vínculos entre Brasil e Reino Unido, e apesar deste fornecimento de armas e respectiva transferência de tecnologias aumentar a influência britânica no Brasil, para a Marinha brasileira este episódio tornou-se uma oportunidade para diminuir a dependência de um único fornecedor, no caso os Estados Unidos. De modo geral, tratava-se de uma oportunidade quase que única para o desenvolvimento tecnológico da Marinha brasileira. Além disso, estes acontecimentos fortaleceram as expectativas autonomistas entre os jovens oficiais superiores, que nas décadas seguintes estariam entre as principais autoridades da Marinha ao ocuparem cargos de comando/diretoria e, inclusive, o próprio Ministério da Marinha. Iniciava-se uma nova forma de se pensar a Marinha brasileira, primeiro na forma de desenvolver seus meios navais e segundo na própria configuração de uma Marinha equilibrada e

²¹⁵ CARVALHO, José do Cabo T. de. Desenvolvimento tecnológico de guerra eletrônica. *Revista Marítima Brasileira*. Ano XCX jul./agosto/set. de 1975. Nº 1, 2 e 3, p. 25ss.

²¹⁶ “No final de setembro de 1970, foi assinado o contrato para a construção de seis dessas fragatas, quatro nos estaleiros de Woolston, perto de Southampton, e duas no Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) (...) garantindo trabalho naquelas instalações até 1979.” Ver: MARTINS FILHO, João Roberto. *Marinha: tecnologia e política*. In: DOMINGOS NETO, Manuel (Org.). *O militar e a ciência no Brasil*. Rio de Janeiro: Gramma, 2010, p. 67.

balanceada em suas capacidades, afastando-se assim da “síndrome antissubmarino” apontada e criticada por Mario Cesar Flores.

4.3. O pensamento autonomista nos projetos da Marinha e o incremento das atividades no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro

O poder naval de uma Marinha é composto por verdadeiras plataformas portadoras de alta tecnologia. E isso faz com que a aquisição e/ou desenvolvimento destas tecnologias devam ser avaliadas, de forma complementar, nos processos de produção ideacional, bem como internamente na própria formulação das políticas e estratégia da Marinha. Essa é uma característica das Marinhas que procuram se equiparar tecnologicamente com as Marinhas mais desenvolvidas, mesmo que essa equiparação tecnológica aconteça por meio de saltos tecnológicos pontuais. Neste sentido, a delegação brasileira enviada ao Reino Unido para a compra de novas fragatas, que dariam origem a Classe *Niterói*, em junho de 1970, pretendia adquirir seis fragatas de forma que estas fossem construídas em estaleiros britânicos. Não se previu assim, inicialmente, a construção de duas destas embarcações no Brasil. Com isso, a decisão de construir as duas fragatas no AMRJ aconteceu de modo ocasional, diante de uma postura do estaleiro britânico que não apresentava interesse em construir mais que quatro navios para apenas um cliente/comprador (MARTINS FILHO, 2015, p. 81). E, portanto, entende-se que originalmente a encomenda/construção das fragatas, posteriormente nomeadas, *Independência (F-44)* e *União (F-45)* não corresponderam de imediato aos critérios da política de autonomia tecnológica da Marinha brasileira.

De toda forma, esta decisão serviu para demonstrar as diferentes linhas de pensamento entre as gerações de oficiais na Marinha, com o almirantado ainda muito ligado a ideia de construção das embarcações da Marinha no exterior e, do outro lado, a nova geração de oficiais superiores que priorizavam o desenvolvimento de novas tecnologias em estaleiros brasileiros. Estas diferentes gerações de oficiais e suas respectivas visões estratégicas foram destacadas em entrevista realizada com o almirante Mario Cesar Flores.²¹⁷ Este contexto de mudanças e transformações, fez com que as construções no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro fossem intensificadas nos anos de

²¹⁷ Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1990-1992), Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores. Rio de Janeiro, 15 de julho de 2019.

1970. Para receber as novas tecnologias de origem inglesa oferecidas por meio da encomenda das fragatas *Niterói*, o AMRJ teve que entregar dentro dos prazos os projetos e as etapas das outras construções que estavam sendo realizadas,²¹⁸ do contrário poderia comprometer os processos de transferência de tecnologia. Tratava-se de um grande esforço empreendido por parte do Arsenal tendo em vista que as construções das fragatas *Independência* e *União* foram realizadas simultaneamente com a fase final de modernização do navio-aeródromo *Minas Gerais*, modernização que iniciada em 1973 teve a sua conclusão em 1978.²¹⁹

Após a entrega das duas fragatas construídas no Brasil – em 1979/80 – aumentaram as preocupações referentes a capacidade de se manter as atividades do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, em especial, para o desenvolvimento de novos projetos navais.²²⁰ Estas preocupações deram origem a criação de um Plano Decenal que estabeleceria as diretrizes para as atividades a serem realizadas no AMRJ. E com isso, algumas especialidades técnicas foram mantidas nas áreas: de mecânica, de eletrônica, e de caldeiras. A partir de então, as capacidades de construção do Arsenal deveriam ser mantidas de forma que as atividades atendessem a construção de até cinco navios,²²¹ desde que estivessem em suas fases finais de entrega, com apenas um desses podendo ser submarino. Inicialmente, as diretrizes foram estabelecidas com o propósito de construir quatro novas corvetas e um novo submarino no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Estes dois projetos tornaram-se prioritários na Marinha brasileira, inclusive, com o estabelecimento prévio das datas de início das construções e de entrega destas embarcações.²²² Além do mais, estes novos projetos foram enquadrados nos objetivos da

²¹⁸ Mais especificamente, essas construções eram referentes a entrega dos seis navios de patrulha-costeira da classe *Piratini* – sendo o primeiro deles incorporado naquele ano. E também, aos dois navios de patrulha-fluvial de 62 metros – ambos tendo suas construções iniciadas em outubro de 1970 – da Classe *Pedro Teixeira*, o primeiro teve a sua previsão de entrega para dezembro de 1973, e o segundo navio *Raposo Tavares* para junho de 1975. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1970*. Arquivo da Marinha, p. 15.

²¹⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha. *I Relatório do ano de 1978*. Arquivo da Marinha, p. 06.

²²⁰ MARINHA DO BRASIL. *Projeto Corveta-escolta e Navio-patrulha*. Estado-Maior da Armada/1980. Arquivo da Marinha. Nº 84.905. Caixa: 681.

²²¹ Com a integração das armas destes navios devendo ser realizadas uma por vez, podendo acontecer apenas uma ligeira sobreposição de início e fim de dois navios. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1981*. Arquivo da Marinha, p. IV-70.

²²² Estabeleceu-se, inicialmente, o período de três anos para a construção de cada uma das novas corvetas, com previsão de início da construção da primeira em abril de 1983, algo que não se concretizou conforme será visto no próximo capítulo. E, quanto à construção do primeiro submarino brasileiro, esta deveria

Política Básica da Marinha para a construção dos meios navais no Brasil. Medidas adotadas para evitar a descontinuidade e a perda da experiência adquirida durante a construção das fragatas da Classe *Niterói*, mantendo-se assim sob constante atividade o pessoal qualificado que trabalhava no apoio e na manutenção das embarcações.

Entendia-se que a ocupação dos espaços vazios do programa naval anterior resultaria na construção de novos navios para a Marinha brasileira, e neste caso a exportação de navios de guerra passou a ser algo internamente debatido. Além da construção de submarinos e navios do porte de corvetas e fragatas, para as autoridades da Marinha a continuidade das atividades no AMRJ deveria garantir uma menor defasagem dos meios navais em atividade no país.²²³ Neste contexto, implantou-se um Centro de Armas para atender os novos navios construídos e que incluiu algumas instalações de apoio para a manutenção e desenvolvimento da arma submarina.²²⁴ Desta forma, os estudos sobre as fragatas da Classe *Niterói* foram mantidos, até porque entendia-se que a Marinha – a partir daqueles navios – deveria manter atualizados os seus sistemas de modo geral. Existiram dois projetos preliminares referentes a fabricação e interesse de nacionalização: das turbinas a gás e dos motores a diesel utilizados nas fragatas e que deveriam ser instalados nas novas corvetas. No entanto, tratava-se de um programa da Marinha brasileira com limitações ao prever a utilização de itens e componentes que, até então, não eram fabricados no Brasil.²²⁵ Neste episódio, apesar das diretrizes apontarem para a continuidade e ampliação das atividades de construção de navios no AMRJ,

acontecer no prazo aproximado de quatro anos e meio, com o início de sua construção prevista para outubro de 1983. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1981*. Arquivo da Marinha, p. IV-70.

²²³ Neste sentido, previu-se o aumento do número de trabalhadores naquela instalação: um aumento dos cerca de 2800 operários, em 1981, para o número de 3500 trabalhadores, conforme as capacidades e a demanda do Arsenal. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1981*. Arquivo da Marinha, p. IV-71s.

²²⁴ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1981*. Arquivo da Marinha, p. IV-71s.

²²⁵ Neste episódio, a Diretoria de Engenharia Naval assumiu a integração dos sistemas de propulsão, contratando outra empresa estrangeira, desta vez o Instituto de Pesquisas Navais do governo da Suécia – o SSPA – para a execução de uma série de ensaios de propulsão naval. Estes estudos foram incrementados com os conhecimentos técnicos adquiridos da empresa escocesa *Y-ARD* sobre as transferências dos modos de propulsão entre as turbinas-gás e motores diesel do Sistema de Controle de Propulsão em desenvolvimento da Marinha do Brasil. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1981*. Arquivo da Marinha, p. IV-78-84.

manteve-se enquanto alternativa a contratação de estaleiros privados em território brasileiro para a construção de duas das quatro corvetas previstas no programa original.²²⁶

Neste contexto de inovações, a continuidade das atividades de construção no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro inseriu também outros dois programas de importância estratégica: o projeto de um navio-escola e outro de submarinos. Ambos programas deveriam ser projetados e construídos, por completo, no Brasil. Para tanto, em agosto de 1981, a DEN e o AMRJ assinaram as normas de construção que estabeleceriam a aquisição de material e a elaboração do projeto para a construção de cascos e sua superestrutura. No caso do navio-escola, o projeto utilizou as linhas e o projeto estrutural das fragatas da Classe *Niterói*, com exceção da praça de máquinas, tanques e superestrutura. E com relação ao projeto de construção de submarinos, as negociações com a Alemanha Ocidental, através da empresa *Ferrosaal Group*, atendeu as solicitações brasileiras a partir da apresentação dos detalhes de construção dos submarinos *IKL-1400*. Aqui, é importante lembrar que não existia naquele momento qualquer definição do tipo/modelo de submarino que seria construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.²²⁷

No programa das novas corvetas a serem projetadas e construídas no Brasil, a Marinha procurou a contratação de técnicos estrangeiros. Mais precisamente, contratou-se uma equipe de assessoria da *Marinetechnik Planungsgesellschaft* composta por cinco técnicos com contratos anuais que poderiam ser renovados no máximo três vezes. A ideia era formar uma equipe que trabalhasse com a Diretoria de Engenharia Naval (DEN)²²⁸ no decorrer dos estudos de criação do projeto preliminar das novas corvetas a serem construídas no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Além de necessários, entendia-se que os conhecimentos prestados por essa assessoria qualificariam o quadro de engenheiros navais brasileiros. Esta qualificação previa não apenas a formação de engenheiros para trabalharem no projeto das novas corvetas, existia a intenção de

²²⁶ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1981*. Arquivo da Marinha, p. IV-78-84.

²²⁷ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1981*. Arquivo da Marinha, p. IV-85-96.

²²⁸ Algo que possibilitou a obtenção de técnicas de fabricação e informações detalhadas de navios semelhantes; aqui, aproximadamente 20 engenheiros da DEN participaram dos processos de absorção de tecnologia, com a obtenção de cerca de 50 programas de computador para a avaliação do desempenho dos sistemas de armas, projetos de sistemas de propulsão e de geração de energia, cálculos de estabilidade, entre outras capacidades. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1981*. Arquivo da Marinha, p. IV-78s.

qualifica-los para outros programas de criação de projetos e construção de navios de guerra. Em linhas gerais, a contratação destas equipes técnicas estrangeiras proporcionou avanços em áreas especializadas mais sensíveis da engenharia naval, de pouco domínio por parte dos engenheiros da Marinha brasileira.²²⁹ A partir destes primeiros trabalhos, no ano de 1981, foram apresentadas as concepções para um novo ciclo de desenvolvimento tecnológico na Marinha brasileira, tendo como principal programa a construção de novas corvetas. Para a Marinha, esta decisão fez com que a construção dos submarinos convencionais permanecesse em segundo plano, assim como, a construção iniciada naquele mesmo ano do navio-escola *Brasil* no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.²³⁰

A Diretoria de Engenharia Naval, através do projeto A-01.1002, propôs a construção destas novas corvetas para executarem as atividades de patrulhamento marítimo realizados pela Marinha brasileira. Na esfera burocrática institucional, a DEN previu os requisitos e especificações para a obtenção deste tipo de navio, enviando-os posteriormente para a análise do Estado-Maior da Armada. Enfatizou-se para isso a necessidade da transferência de conhecimentos técnicos por intermédio do trabalho conjunto dos engenheiros brasileiros com técnicos estrangeiros.²³¹ É importante observar que estes programas de construção naval eram uma forma de atender as recorrentes insatisfações dos engenheiros navais brasileiros descontentes com os fabricantes estrangeiros e seus equipamentos de fabricação descontinuada. De acordo com os engenheiros navais, as aquisições no exterior comprometiam a manutenção das embarcações da Marinha brasileira de modo geral.²³² Percebe-se também, que as insatisfações em relação à dependência externa de material não se tratavam apenas de uma visão restrita aos pensadores navais preocupados com os aspectos político-estratégicos da Marinha. Com efeito, o pensamento autonomista identificado com o desenvolvimento tecnológico da Marinha esteve presente no quadro de engenheiros da Diretoria de Engenharia Naval, especialmente, entre aqueles que tinham participação

²²⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1981*. Arquivo da Marinha, p. IV-78s.

²³⁰ *Ibidem*, p. IV-01.

²³¹ Neste caso, a Diretoria de Engenharia Naval contratou dois técnicos da empresa alemã *Marinetechnik* para prestarem assessoria nas áreas de vibração e choque destas novas embarcações. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1981*. Arquivo da Marinha, p. IV-17-22.

²³² MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1981*. Arquivo da Marinha, p. IV-17-22.

direta nos projetos navais. Era recorrente a preocupação com a garantia da continuidade e aperfeiçoamento dos conhecimentos adquiridos entre as diferentes gerações de engenheiros navais da Marinha, dos mais antigos com experiência para os jovens recém ingressados.²³³

De modo geral, as transformações na Marinha brasileira iniciadas entre os anos de 1967 a 1981 inseriram novos referenciais para se pensar a configuração do poder naval brasileiro nas décadas seguintes. Neste sentido, é importante destacar que as produções ideacionais deste período combinadas com os inovadores projetos da Marinha estabeleceram aqueles que seriam os parâmetros para a formulação da estratégia naval brasileira. Aqui, entende-se a formulação da estratégia naval de modo indissociável aos projetos que previam a construção de novas embarcações para a Marinha do Brasil. Entre os oficiais superiores e generais insatisfeitos com a dependência de material externo, basicamente, dos Estados Unidos percebeu-se na diversificação de fornecedores externos e no desenvolvimento tecnológico da Marinha um modelo a ser implantado para a configuração de um poder naval balanceado. Neste caso, a conjugação do pensamento autonomista com as produções ideacionais que promoviam o fator estratégico de uma diversificação das capacidades deu origem a um novo modelo de Marinha a ser alcançado.

A partir de então, a diversificação das capacidades composta por modernos meios de superfície, capacidades aéreas e de projeção de poder e a própria dissuasão por meio do emprego de submarinos tornou-se central na formatação do poder naval brasileiro. Pensamento baseado na ideia de que a Marinha deveria através de seus principais projetos navais incentivar a indústria naval no país, com o propósito de conseguir absorver e acompanhar as inovações tecnológicas utilizadas nas Marinhas mais desenvolvidas. No próximo capítulo, a implementação dos parâmetros estabelecidos na configuração de uma Marinha balanceada/equilibrada em suas capacidades será melhor compreendida na medida em que se intensificaram os debates e as produções ideacionais com este propósito. Inclusive, estes novos parâmetros refletiram nas formulações das políticas da Marinha e também nas escolhas daqueles que seriam os projetos navais prioritários a serem desenvolvidos. Observa-se assim a complementariedade entre os espaços de

²³³ Entrevistas realizadas com o ex-Diretor de Engenharia Naval da Marinha, engenheiro naval, Vice-Almirante Armando Senna Bittencourt. Rio de Janeiro, 13 de julho de 2019. E com o ex-Chefe do Departamento de Ciência e Tecnologia do Ministério da Defesa, engenheiro naval, Contra-Almirante Tiudorico Leite Barboza. Rio de Janeiro, 12 de julho de 2019.

construção ideacional do pensamento naval brasileiro com os ambientes institucionais de formulação da estratégia naval e, conseqüente, delimitação dos meios navais a serem desenvolvidos/adquiridos na Marinha do Brasil.

Capítulo IV. A diversificação das capacidades do poder naval brasileiro: clivagens autonomistas em oposição ao processo de desaceleração dos projetos da Marinha (1982-1994)

Uma vez configurada, a nova matriz do pensamento naval brasileiro estabeleceu importantes critérios que se tornaram referenciais para as posteriores formulações político-estratégicas da Marinha do Brasil. Estas modificações foram asseguradas por meio da renovação dos espaços burocráticos e administrativos da Marinha que, gradualmente, foram compostos por oficiais superiores e gerais formados no final dos anos de 1960 e início da década de 1970. Por conta desta mudança de gerações de oficiais, a partir dos anos de 1980, percebe-se com maior nitidez a aproximação do pensamento autonomista na Marinha com a nova matriz de pensamento que estabelecia os novos parâmetros para a configuração do poder naval brasileiro. Com isso, é possível afirmar que a partir dos anos de 1980 os militares da Marinha identificados com o pensamento autonomista – desenvolvimentista e industrializante – passaram a compartilhar a ideia de que a Marinha deveria ser formatada para atuar em diferentes cenários, não mais limitados a ideia de uma guerra antissubmarino. Contudo, observa-se que a conjugação de linhas de pensamento, a autonomista com a perspectiva de uma Marinha balanceada, não significou um total abandono das concepções estratégicas identificadas com a guerra antissubmarino. Tanto é que, no período dos anos de 1982 a 1994, a preocupação com a guerra antissubmarino se manteve entre algumas autoridades da Marinha, evidenciando desta forma a inexistência de um pensamento naval totalmente homogêneo na Marinha brasileira.

Apesar da inexistência de um consenso em relação à configuração do poder naval brasileiro, evidenciou-se certo predomínio da linha de pensamento naval apoiada na ideia de uma Marinha com capacidades diversificadas. Capacidades estas que deveriam ser desenvolvidas pela própria Marinha conforme previam os militares autonomistas que defendiam a ampliação da indústria naval brasileira. E neste sentido, dos anos de 1980 para as décadas seguintes, a análise do pensamento naval brasileiro deve considerar a combinação do pensamento autonomista com a configuração de uma Marinha com capacidades diversificadas. A partir de então, na Marinha previu-se a formatação de um poder naval composto por embarcações projetadas e construídas no Brasil, e não o contrário. Este pensamento inseriu-se gradativamente neste período, especialmente, nos

espaços de produções ideacionais, na medida em que o próprio cenário político internacional apresentava os primeiros sinais de reconfiguração para um novo sistema pós-Guerra Fria.

Neste capítulo será possível identificar com maior clareza a influência das produções ideacionais na formulação das políticas que priorizavam o desenvolvimento tecnológico da Marinha e que conseqüentemente viabilizariam a aprovação de importantes projetos navais. Assim, a diversificação dos meios navais e a ampliação do poder naval brasileiro pode ser constatada nos projetos, por exemplo, de construção no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro das novas corvetas da Classe *Inhaúma* e dos novos submarinos da Classe *Tupi*. Entretanto, cabe observar que a superação da síndrome antissubmarino não assegurou necessariamente um contínuo e acelerado desenvolvimento tecnológico no setor naval brasileiro. Em linhas gerais, os anos de 1980 e início da década de 1990 foram delimitados por incertezas, tendo em vista as constantes e profundas transformações que aconteceram nas esferas da política internacional e também doméstica no Brasil. Estes condicionantes transformaram o modelo de desenvolvimento brasileiro e a capacidade econômica do país, comprometendo assim diretamente os projetos em andamento na Marinha.

Ademais, a Guerra das Falklands/Malvinas (1982) reforçou no plano ideacional a importância de o Brasil ampliar suas capacidades operacionais no Atlântico Sul, sem necessariamente recorrer a tutela e influência militar dos Estados Unidos. Para tanto, o desenvolvimento da indústria naval brasileira tornou-se central no sentido de que garantiria a configuração de uma Marinha balanceada. Para a Marinha brasileira, a dependência de material militar de fornecedores no exterior, por parte da Argentina no decorrer do conflito, teria sido um dos fatores determinantes na derrota contra o Reino Unido na Guerra das Falklands/Malvinas. Contudo, se por um lado reforçou-se a percepção ideacional e estratégica de uma Marinha com capacidades diversificadas apoiada em uma indústria naval desenvolvida, por outro, o contexto de transições comprometeria profundamente a configuração de um poder naval debatido nos espaços de produção ideacional e também gerido nos planos estratégicos formulados no Estado-Maior da Armada.

Ainda com relação ao contexto de transições, compreende-se não apenas o final da Guerra Fria, a reconfiguração de um sistema internacional e a forma com que o Brasil se inseriu neste processo de mudanças. E sim, torna-se fundamental destacar o impacto

das mudanças de regime político, do militar para o democrático, e conseqüentemente a transição de um modelo de desenvolvimento pautado em uma maior presença do Estado na economia para um cenário de privatizações de empresas estatais, acompanhadas por uma maior abertura para o mercado internacional. Assim, estas transições fragilizaram a configuração do poder naval brasileiro nos moldes inicialmente previstos no pensamento autonomista, que priorizava a indústria naval e o desenvolvimento de tecnologias não disponibilizadas por parte dos países mais desenvolvidos tecnologicamente na área militar. Com isso, entende-se que este período de transições – do regime político e do modelo de desenvolvimento econômico – tornou-se um período de incertezas para a Marinha e os militares brasileiros de modo geral em relação ao prosseguimento de seus projetos estratégicos em desenvolvimento. Neste sentido, é importante lembrar que existia o receio, por parte dos militares, em perder o controle do gerenciamento dos projetos militares após a abertura do regime militar. Fatores estes que combinados tensionaram as relações civil-militares e os debates sobre defesa nacional e o papel das Forças Armadas, sobretudo, no início dos anos de 1990.

Por outro lado, mesmo com as profundas alterações – no sistema internacional, no modelo de desenvolvimento brasileiro, no sistema político em um novo regime e com uma nova Constituição, e na capacidade econômica do Estado brasileiro – o pensamento naval brasileiro manteve a proposta de configuração de uma Marinha com capacidades diversificadas. Pensamento este que continuou circulando nos diferentes espaços identificados com a Marinha brasileira, das produções ideacionais publicadas nos periódicos militares aos documentos formulados pelo Estado-Maior da Armada e, posteriormente, aprovados pelos Ministros da Marinha. E aqui, é necessário fazer uma diferenciação entre o que se pensava ser ideal para a Marinha brasileira daquilo que seria possível de ser implementado em termos de políticas de desenvolvimento e de aquisições dos meios navais. No decorrer deste capítulo será percebida esta continuidade de pensamento, mesmo com as limitações financeiras/orçamentárias que comprometeriam alguns dos principais projetos. Ressalta-se neste caso que a não conclusão de determinados projetos em seus prazos previstos não resultou necessariamente na desistência dos mesmos na Marinha. Assim, procurou-se abordar o não avanço de alguns destes projetos na forma de atividades com frequentes atrasos, e isso é o que torna evidente a continuidade do pensamento naval brasileiro baseado na tentativa de se reproduzir um modelo de Marinha previsto na matriz de pensamento produzida nos anos

de 1970. Previu-se desta forma alcançar, sem muita previsibilidade, aquela que deveria ser uma Marinha de capacidades tanto oceânicas quanto fluviais, para operar no Atlântico Sul e também nos rios interiores da Amazônia e do Pantanal.

A partir destas observações, destaque para o fato de que a Marinha procurou manter sua autonomia burocrática na formulação de suas políticas de desenvolvimento tecnológico e na elaboração de sua estratégia. Isso explica a permanência das clivagens predominantemente autonomistas dentro da Marinha visto que a configuração do poder naval, pensado no final dos anos de 1970, corria sérios riscos de não mais atender as demandas do novo contexto político-econômico pós-Guerra Fria. Fato é que a Marinha procurou garantir a continuidade de seus projetos navais que demandavam investimentos de longo prazo. Considerando estes fatores, no decorrer deste capítulo, procurou-se delinear com maior clareza a aproximação da estratégia da Marinha, apoiada nas atividades de construção naval, com o conteúdo produzido nos debates que circularam nos espaços institucionais e não institucionais da Marinha brasileira. Deste modo, entende-se que será possível fornecer uma melhor compreensão a respeito da complementaridade das formulações estratégicas com as produções ideacionais, uma vez que as formulações político-estratégicas da Marinha exerciam influência nas ideias produzidas e vice-versa.

Em decorrência da interlocução entre os diferentes setores da Marinha, é possível assinalar também a continuidade de um pensamento autonomista industrializante que priorizava a configuração de um poder naval balanceado capaz de atuar em diferentes cenários ofensivos/defensivos. Com isso, manteve-se no plano ideacional os elementos da matriz de pensamento, apresentada nos anos de 1970, que previam uma ampliação das capacidades operacionais e de construção naval da Marinha. Inclusive, entendia-se que os conhecimentos tecnológicos absorvidos nos projetos navais deveriam ser mantidos e aprimorados. De modo geral, as limitações financeiras e tecnológicas não romperam a predominante linha de pensamento que pretendia fazer da Marinha brasileira uma Marinha oceânica. Neste sentido, este capítulo compreende uma análise mais profunda das consequências da redução orçamentária que não motivaram necessariamente uma desistência de um formato/modelo de Marinha a ser alcançado. As limitações financeiras serviram mais para aumentar as insatisfações por parte dos militares da Marinha, especialmente, entre os identificados com o pensamento autonomista diante de um contexto de incertezas e transições político-econômicas.

1. A Marinha do Brasil em um cenário de transições político-econômicas: uma breve apresentação dos condicionantes domésticos/externos e as linhas centrais da estratégia naval brasileira

1.1. A reorientação da política externa do Brasil no processo de reestruturação do sistema internacional: dos anos finais ao pós-Guerra Fria

Nos anos de 1980 o contexto econômico brasileiro demonstrou uma série de limitações ao evidenciar um ambiente de profunda recessão e descontrole inflacionário que se agravaria no início da década de 1990. Em meio a isso, a política externa do governo Figueiredo procurou manter a orientação pautada no projeto nacional-desenvolvimentista de teor pragmático e que previa uma maior diversificação de países nas relações do Brasil. Ademais, o cenário apresentou uma série de crises combinadas: do regime político em transição e do modelo de desenvolvimento econômico manifestado na crise da dívida e na espiral inflacionária. Com isso, o plano econômico tornou-se o principal condicionante da política externa brasileira do governo Figueiredo. Nas palavras de Eduardo Munhoz Svartman “(...) [a] abrupta elevação dos juros internacionais atingiu seriamente a capacidade do modelo brasileiro de se autofinanciar” (SVARTMAN, 2014, p. 171). Fato é que a elevação das taxas de juros internacionais prejudicou severamente a economia brasileira que vinha crescendo com base no modelo desenvolvimentista financiado com recursos externos (SVARTMAN, 2014, p. 167-173). E assim, o modelo de acelerado desenvolvimento resultou inevitavelmente no endividamento externo do país, constituindo de certa maneira um meio mais seguro para os Estados Unidos, enquanto principal credor, exercer maior pressão e tutela sobre a política exterior, alfandegária e fiscal do Brasil (BANDEIRA, 2021, p. 212s).

Portanto, entende-se que a dívida externa promoveu circunstâncias que influenciariam diretamente na política externa brasileira, e que também agravariam a desgastada relação do Brasil com os Estados Unidos. Paralelamente a isso, percebe-se uma inflexão da política externa brasileira mais voltada para a América Latina, na tentativa de se configurar um espaço geopolítico próprio envolvendo, sobretudo, a América do Sul e o Atlântico Sul (SVARTMAN, 2014, p. 180s). A partir de então, compreende-se melhor o posicionamento do governo Figueiredo contrário à proposta, articulada pelos Estados Unidos, de estabelecer um pacto político-militar para o Atlântico Sul nos moldes da OTAN. A ideia proposta pelos Estados Unidos em 1981 previa a criação de um sistema de defesa coletiva que integrasse Brasil, Argentina e África do Sul

– uma Organização do Tratado do Atlântico Sul (OTAS) – de modo que conseguisse contrabalançar a atuação cubana e soviética na América Central, Caribe e África Austral. Por parte do Brasil, a proposta não foi aceita tendo em vista a crescente descrença no Tratado Interamericano de Defesa (TIAR) por conta do posicionamento dos Estados Unidos na Guerra das Falklands/Malvinas (SVARTMAN; NUNES, 2019, p. 177).

Especialmente nos anos de 1980, o Brasil procurou diminuir a influência dos Estados Unidos na região, e neste caso a aproximação com a África reservou atenções não apenas para as relações de interesse econômico e comerciais. A aproximação com os países africanos era fundamentada em uma percepção geopolítica de segurança, que procurou estabelecer uma maior presença brasileira na costa ocidental africana, com o propósito de fortalecer a posição do Brasil contra as tensões internacionais de modo geral (BANDEIRA, 2021, p. 217). Ao considerar este maior interesse de cooperação com o continente africano, em 1985, o Brasil apresentou na XL Assembleia Geral da ONU a proposta de criação da ZOPACAS. Aprovada no ano seguinte, no âmbito da ONU, a Zona de Paz e Cooperação pretendia inicialmente estimular a cooperação entre os países na região e também tornar o Atlântico Sul uma área afastada dos conflitos envolvendo as grandes potências militares (CERVO, 2008, p. 450ss). Inclusive, a partir desta visão estratégica, a Antártica passou a ser inserida naquela que deveria ser a área de atuação estratégica do Brasil, composta pelas regiões da Amazônia, Atlântico Sul, África e Antártica. E aqui é necessário observar que o continente antártico, além de ser um importante ambiente para a realização de pesquisas científicas, era também considerado uma linha de defesa avançada do Brasil no Atlântico Sul (SVARTMAN; NUNES, 2019, p. 178).

Exposta aos acontecimentos internacionais associados ao colapso da União Soviética, a política externa brasileira teve que se adaptar ao contexto da ordem global estabelecida nos anos de 1990. Adaptação esta que exerceria influência direta no modelo de desenvolvimento brasileiro. De acordo com Amado Cervo, a nova ordem internacional pós-Guerra Fria promoveu uma crise no modelo de Estado desenvolvimentista na medida em que gerou dificuldades e incertezas em relação à política e à estratégia externa brasileira (CERVO, 2008, p. 455). Assim, o liberalismo econômico utilizando-se da ascensão do livre comércio e do livre fluxo de capitais deprimiu consideravelmente as questões de segurança nacional entre os anos de 1990 a 2001. Este fenômeno gerou impactos nas políticas de defesa e na forma de pensar o papel das Forças Armadas,

especialmente, na esfera de poder governamental. Tanto é que neste período, a política exterior do Brasil desqualificou a força militar enquanto meio de ação em favor da persuasão, rompendo desta forma com uma tendência iniciada nos anos de 1970 (CERVO, 2008, p. 463-471). Em decorrência do processo de globalização, em sintonia com uma maior importância confiada ao poder econômico, o poder militar tornou-se pouco decisivo e menos influente nos espaços de decisão política governamental (SVARTMAN; NUNES, 2019, p. 182).

Por outro lado, em relatório produzido pelo Estado-Maior da Armada, enfatizou-se que no cenário pós-Guerra Fria as ameaças e tensões não mais se configuravam de forma precisa e evidente, bem definida, conforme aconteceu durante o confronto Leste-Oeste entre países e/ou blocos de países. Ao contrário disso, o cenário internacional era visto como um cenário de mudanças rápidas e de imprevisíveis transformações, com a promoção dos interesses políticos e econômicos do Brasil podendo se deparar com pressões e/ou atitudes hostis de outros países. Isso, no momento que aumentavam os debates internacionais sobre a Amazônia, e também a respeito do desenvolvimento das tecnologias classificadas como “sensíveis” restritas a um determinado grupo de países centrais.²³⁴ Naquele contexto, apontava-se, de forma contestatória, para a disponibilidade intervencionista e arbitrária das potências militares centrais, que se utilizavam da ideia de “dever de ingerência” sobre os países mais vulneráveis militarmente. Entendia-se, portanto, que estas potências, apoiadas na ideia de “soberania relativa”, aumentavam sobremaneira as condições de instabilidade e incertezas de um cenário político internacional em transição desde o fim da Guerra Fria.²³⁵

Em decorrência destas transformações, percebe-se na Marinha o levantamento de algumas considerações envolvendo o término da Guerra Fria e o papel do poder naval brasileiro naquele contexto internacional. Para a Marinha, o fim da Guerra Fria não deveria ser confundido com o início de uma era de paz, estabilidade e segurança mundial. A estratégia naval brasileira previu neste sentido que o término da Guerra Fria assumiria apenas o fim de um cenário estruturado em torno do confronto Leste/Oeste, sem necessariamente o desaparecimento de todas as causas daquele conflito. Permaneceriam

²³⁴ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1992*. Arquivo da Marinha, p. I-24.

²³⁵ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1993*. Arquivo da Marinha, p. I-32.

assim os antigos contenciosos territoriais, por exemplo, na América do Sul; e também, afirmou-se que continuariam os desentendimentos históricos no caso do Oriente Médio em um cenário de recorrentes conflitos regionais de natureza ideológica, religiosa e étnica. Em relação ao Brasil, o narcotráfico era classificado como uma ameaça regional, com potencial para gerar instabilidade nos países fronteiriços com o Brasil diante da hipótese de irromperem conflitos armados na fronteira e território brasileiro. Além disso, salientou-se o “latente conflito” presente nas discussões sobre as questões ambientais, que aumentavam o clima de tensão a respeito da Amazônia brasileira.²³⁶ De modo geral, opondo-se a ideia de uma inserção pautada apenas no poder econômico, em meio ao processo de globalização, na Marinha entendia-se que os instrumentos de poder diplomático e econômico do país deveriam respaldar uma atuação externa brasileira de forma acertada com as Forças Armadas²³⁷ e não o contrário, evidenciando assim um dos fatores explicativos da insatisfação por parte dos militares brasileiros.

Ademais, embora a literatura indique uma relativa crise de identidade das Forças Armadas em relação aos conceitos políticos e estratégicos adotados pelos militares no final da Guerra Fria, e que até então justificavam seu papel institucional (OLIVEIRA, 1994, p. 202), esta crise apresentou maior intensidade no Exército. Na Marinha, no decorrer das transições político-econômicas, manteve-se basicamente a mesma linha de pensamento político-estratégico. Isso porque as preocupações envolvendo, principalmente, a segurança interna/contrainssurgente no país não mais condiziam com o pensamento naval brasileiro desde o final dos anos de 1970. E assim, ao menos na formação intelectual dos militares da Marinha e nos espaços de produções ideacionais, as linhas centrais da estratégia naval brasileira foram mantidas entre os anos de 1980 e início de 1990. Neste sentido, o maior problema para a Marinha, e que gerou constantes reclamações e incertezas por parte das autoridades militares, consistiu nas restrições orçamentárias que comprometeriam a continuidade dos projetos navais dentro dos prazos previamente estabelecidos. Realidade que de certa maneira inviabilizaria a configuração do poder naval brasileiro por conta da não disponibilidade dos meios navais previstos, e

²³⁶ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1988*. Arquivo da Marinha, p. I-21s

²³⁷ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1992*. Arquivo da Marinha, p. I-22s.

isso explica a preocupação dos militares em manter o controle, por exemplo, das instalações em Aramar.

Com isso, é necessário observar que o processo de transição democrática e o consequente fim do regime militar fez também com que os militares procurassem reorganizar seus programas estratégicos de modo que assegurassem a influência necessária para proteger este setor. Para os militares, a reabertura do regime proporcionaria uma maior margem de atuação do poder governamental, composto por civis, no controle dos assuntos militares de modo geral. Estas mudanças se tornaram mais evidentes a partir do governo Collor e seu posicionamento favorável às pressões internacionais, que estiveram diretamente associadas com uma mudança no modelo econômico e de desenvolvimento brasileiro. Desta forma, a privatização da indústria bélica enfraqueceu o posicionamento dominante das Forças Armadas que se apoiavam na ideia de segurança/desenvolvimento. A própria situação econômica neste período diminuiu a capacidade de intervenção estatal, fazendo com que a indústria militar fosse absorvida pelas políticas de liberalização econômica, diante de um mercado de armamentos cada vez mais competitivo no pós-Guerra Fria (GUPTA, 1997, p. 154-159).

1.2. Fim do regime militar, as mudanças no modelo de desenvolvimento e o processo de redemocratização no Brasil

No Brasil, os acontecimentos político-econômicos, correspondentes aos de anos de 1982 a 1994, foram delineados por profundas mudanças que transformariam o país. Em decorrência destas mudanças, o Brasil do início dos anos de 1980 se tornaria quase que outro país na primeira metade da década de 1990 por conta dos processos de transição, especialmente, do regime militar para os governos democraticamente eleitos compostos predominantemente por civis. O afastamento dos militares das esferas decisórias de governo resultou inevitavelmente em mudanças no padrão das relações civis-militares, e neste sentido a formulação da estratégia naval brasileiro seria influenciada tanto em termos de condicionantes externos do pós-Guerra Fria quanto por intermédio deste novo padrão de relações civis-militares. Neste caso, é importante destacar uma característica singular do processo de construção do pensamento naval brasileiro: se por um lado a formulação da estratégia naval brasileira apoiada na continuidade dos projetos da Marinha sofreu influência direta das decisões de nível

político governamental, por outro, as produções ideacionais asseguraram basicamente as mesmas linhas de pensamento dos anos de 1980 para 1990.

A conjugação do pensamento autonomista com a proposta de uma Marinha balanceada/equilibrada, de capacidades diversificadas, permaneceu no plano ideacional. Na medida em que se manteve a circulação de ideias, dentro e fora dos espaços institucionais da Marinha, a construção do pensamento naval brasileiro permitiu a continuidade de concepções político-estratégicas que seriam fortalecidas no início do século XXI. Neste sentido, a continuidade do pensamento naval brasileiro, com o propósito de se alcançar aquela que deveria ser a configuração ideal para a Marinha do Brasil, vinculou-se também ao fato de os militares assegurarem determinada autonomia na formulação de sua estratégia. Assim, alguns fatores conjunturais devem ser apresentados para melhor situar aquele contexto político-econômico consideravelmente delimitado pelas transições de regime político e do modelo de desenvolvimento. Inclusive, é importante lembrar que se tratava de um contexto de difícil assimilação e pouca aprovação por parte dos militares brasileiros que, em sua maioria, se identificavam com a linha de pensamento autonomista/industrializante das décadas anteriores.

Embora iniciada em 1974 no governo Geisel, a transição política brasileira recebeu maior notoriedade com a posse do presidente José Sarney, um civil, em 1985. A partir da abertura daquele regime de ordem política autocrática, cristalizada pelo regime militar, instaurou-se um regime relativamente mais democrático. Processo este de transição política que conforme o presidente eleito Fernando Henrique Cardoso, antes da sua posse em 1995, teve seu completo encerramento apenas nas eleições de sua candidatura no ano anterior (SALLUM JR., 1996, p. 07). No processo de abertura do regime militar, é importante salientar a aceleração deste processo a partir de 1983 na medida em que cresciam os movimentos de democratização da sociedade, paralelamente, com a internacionalização da economia. No modelo desenvolvimentista, a estratégia na atividade estatal era de associar capitais locais ao capital estrangeiro para atender e expandir o mercado interno, e deste modo o Estado participava diretamente, por meio de empresas próprias, na geração da infraestrutura básica para a indústria brasileira. Neste sentido, a ruptura deste modelo de desenvolvimento que sustentava o Estado brasileiro forneceu os fatores centrais para as mudanças políticas e desagregação daquele modelo nos anos de 1980, com o Estado brasileiro desvinculando-se de suas funções de núcleo

organizador do desenvolvimento nacional (SALLUM JR., 1996, p. 42-45). Nas palavras de Brasílio Sallum Jr.:

“(…) a crise do regime militar e a consequente democratização política do país tiveram na crise do Estado Desenvolvimentista uma fonte crucial de impulsão. [E, portanto,] (...) é a crise do Estado que está na raiz da instabilidade econômica dos anos 80 e 90 e que explica as dificuldades do Brasil em fixar-se num regime político estável.” (SALLUM JR., 1996, p. 63).

Na esfera política governamental, o processo de reabertura do regime democrático levou à elaboração de complexas redes de acordos entre as classes políticas partidárias e as Forças Armadas, com os militares recuando “(...) para os bastidores fazendo da preservação da legalidade autoritária o bastião da sua unidade” (SALLUM JR., 1996, p. 121). Neste sentido, a substituição de Tancredo Neves por José Sarney apenas fez acentuar o modo de se governar de forma compartilhada, sem necessariamente um confronto entre o presidente e demais poderes subordinados. Com isso, o poder presidencial sofreu um gradual esvaziamento, algo que se tornaria mais evidente após a promulgação da Constituição de 1988, por intermédio de algumas limitações institucionais ao poder Presidencial e da União. Este aspecto do processo de transição política pode ser explicado tendo em vista que “(...) [o conjunto] das forças políticas imaginavam, cada uma delas, vencer as eleições presidenciais de 1989 dissociando-se do chefe de Estado” (SALLUM JR., 1996, p. 125). Por sua vez, ao se contrapor às forças políticas opositoras, José Sarney procurou estabelecer determinada aproximação com os militares, que serviam de fonte de pressão para que fosse assegurado o seu mandato presidencial de cinco anos, em meio a Constituinte. De modo geral, temia-se uma intervenção militar, caso não fossem mantidos os cinco anos de mandato e também caso não se preservasse o modelo de governo presidencialista (SALLUM JR., 1996, p. 148s).

Fato é que a natureza da crise do Estado brasileiro estendeu o processo de transição política do país para os anos de 1990, tornando-se assim um dos problemas da Nova República. Neste caso, o não estabelecimento de um consenso agravou as oscilações na política econômica brasileira a partir das sucessivas trocas de Ministros da Fazenda. Instabilidade esta que gerou inevitavelmente dificuldades na atualização do sistema produtivo brasileiro e no modelo de investimentos estrangeiros diretos no país, com os resultados deste processo proporcionando uma desregulamentação na abertura da economia. Inserindo-se nas estruturas econômicas do Brasil, ao multiplicarem suas atividades, as multinacionais enfraqueceram abruptamente a capacidade de intervenção

estatal. Com efeito, os processos de transnacionalização estabeleceram uma base tecnológica limitada, além de acentuarem a dependência brasileira em relação ao mercado financeiro internacional. Neste sentido, nos anos finais de 1980, os Estados Unidos passaram também a favorecer uma maior flexibilidade na negociação da dívida externa brasileira em troca da adoção de políticas mais liberalizantes no Brasil, que facilitassem o acesso de empresas norte-americanas no mercado brasileiro (SALLUM JR., 1996, p. 157-170).

No processo de abertura política, os militares brasileiros procuraram assegurar a direção institucional militar, tanto é que o governo de transição presidido por José Sarney resultou deste controle por parte dos militares. Em outras palavras, o aparelho militar deixou de ocupar o centro do poder político para assumir a função de tutela sobre o governo civil. Conforme Eliézer Rizzo de Oliveira “(...) a distensão [correspondeu] (...) a uma condição necessária à recuperação da institucionalidade do aparelho militar, ao custo da retração do seu espaço político-burocrático no Estado” (OLIVEIRA, 1994, p. 108). Assim, o aparelho militar conseguiu reservar uma capacidade relativamente elevada de influir no processo político e nas decisões governamentais de aparente controle civil, atuando a favor da confirmação da função político-constitucional das Forças Armadas para a defesa externa e interna do Brasil (OLIVEIRA, 1994, p. 127-137). Utilizando-se do caráter burocrático do aparelho militar, manteve-se desta forma a capacidade de antecipação através da produção de conhecimentos e políticas coerentes com as instituições propriamente políticas, dentro e fora do governo. Ademais, as Forças Armadas passaram a integrar o sistema decisório na hipótese do emprego do instrumento militar do poder de Estado, e com isso, o aparelho militar apareceu de modo mais externo ao poder decisório governamental do que se estivesse fazendo parte deste sistema de poder (OLIVEIRA, 1994, p. 193-199).

Ao contrário do governo Sarney, Fernando Collor de Mello ao assumir a Presidência da República iniciou uma série de medidas, no sentido de pôr um fim no aspecto tutelar das Forças Armadas na política nacional. Embora não tenha criado o Ministério da Defesa, o governo Collor procurou realocar as Forças Armadas para as suas funções profissionais para a defesa, contrastando assim com o peso político atribuído aos militares no governo Sarney por intermédio do general Leônidas Pires Gonçalves, então Ministro do Exército. Neste sentido, a própria escolha de ministros militares que não tivessem conexão política com o regime militar demonstra esta preocupação em afastar os

militares das esferas decisórias em nível governamental (SALLUM JR., 2015, p. 83). Tendo em vista a necessidade de subordinação do aparelho militar ao poder civil, Collor demonstrou sensibilidade política na escolha dos ministros militares não identificados com o regime militar e que não representassem necessariamente uma ruptura com o passado presente da instituição militar. Na Marinha, o Ministro Mario Cesar Flores se destacou no diálogo dos militares com a esfera política governamental e a sociedade civil nos assuntos de defesa nacional. Lembrando que o almirante Flores esteve entre as principais autoridades militares que promoveram a abertura das instalações nucleares navais à visitação pública, e que também estimularam um maior intercâmbio das instituições militares de ensino/pesquisa com as universidades (OLIVEIRA, 1994, p. 203s).

De toda forma, percebe-se que as relações entre o governo do presidente Collor e as Forças Armadas foram ambíguas e expressaram uma crise de identidade no interior do aparelho militar envolvendo as suas funções. Ademais, o crescente descontentamento existente entre os militares neste período deu-se por conta da reduzida atenção do governo e do Legislativo com relação aos recursos que, na visão dos militares, deveriam ser destinados para o funcionamento regular das Forças Armadas e continuidade de seus projetos especiais (OLIVEIRA, p. 1994, p. 201). Contudo, este descontentamento não serviu de pretexto para qualquer ato intervencionista dos militares no contexto de crise política brasileira durante o processo de impeachment do presidente Collor. Prova disso, foram as constantes visitas dos ministros militares ao então vice-presidente Itamar Franco para lhe assegurar a neutralidade política das Forças Armadas ao demonstrarem “(...) seu apego à Constituição e, portanto, a garantia de sua eventual posse na Presidência nos termos da Lei Maior” (SALLUM JR., 2015, p. 368). Os ministros militares, ao reiterarem a adesão das Forças Armadas na preservação da legalidade, revigoraram a democracia no Brasil. E neste sentido, o episódio do impeachment de Collor abriu o caminho para superar uma crise de Estado iniciada ainda nos anos de 1980, antes mesmo do fim do regime militar. A partir destes acontecimentos, a relação dos militares com o poder político governamental não seria mais a mesma, considerando neste caso o afastamento dos militares dos espaços decisórios de governo em meio a uma profunda crise econômica que, conseqüentemente, comprometeria a continuidade dos projetos em desenvolvimento na Marinha.

1.3. Linhas centrais da estratégia naval brasileira: referenciais para a configuração da Marinha do Brasil entre os anos de 1982 a 1994

Apesar dos complexos processo de transição política e econômica naquele período, a Marinha procurou estabelecer uma estratégia naval condizente com as mudanças conjunturais que aconteciam quase que em simultâneo naquele período. Estratégia que de modo geral priorizou o uso do mar em benefício do Brasil em termos econômicos e também de defesa nacional. Neste contexto foram levantadas várias hipóteses de conflito em que a Marinha poderia se deparar, dentro de uma conjuntura política internacional delimitada por conflitos regionais que incluíam o Atlântico Sul. Mais precisamente com relação às riquezas marítimas brasileiras, estabeleceu o fator estratégico do desenvolvimento da navegação de cabotagem e do comércio brasileiro por via marítima. E, para atender os interesses voltados para o uso do mar, enfatizou-se a exploração dos recursos marítimos e o desenvolvimento de outras atividades litorâneas que contribuíssem para o crescimento econômico brasileiro.²³⁸ Com isso, os formuladores da estratégia naval mantiveram a ideia de configuração de um poder naval balanceado para o cumprimento das tarefas básicas da Marinha,²³⁹ e neste sentido procuraram apresentar justificativas para que os investimentos continuassem, sem que as construções navais realizadas no Brasil fossem comprometidas por conta das limitações financeiras que o país enfrentava.²⁴⁰

Optou-se por uma estratégia naval de dimensão continental regional e que não previa o emprego dos meios navais brasileiros para além do Atlântico Sul. Entre as autoridades da Marinha, o poder naval brasileiro era visto de forma insuficiente para atuar nos cenários distantes do território nacional e bases navais.²⁴¹ E, portanto, a segurança e a estabilidade do Atlântico Sul tornaram-se essenciais para o estabelecimento de um cenário político propenso para a atuação internacional do Brasil. Na Marinha, manteve-se a linha de pensamento direcionada para a capacitação e atuação militar brasileira na

²³⁸ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1985*. Arquivo da Marinha p. I-31.

²³⁹ Lembrando que as quatro Tarefas do Poder Naval brasileiro são: de *negação do uso do mar*, de *controle de área marítima*, de *projeção de poder sobre terra*, e de *contribuição para a capacidade de dissuasão* das Forças Armadas do Brasil. Ver: BRASIL. *Política Nacional de Defesa & Estratégia Nacional de Defesa*. Ministério da Defesa, Brasília-DF: 2021, p. 37-47.

²⁴⁰ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1983*. Arquivo da Marinha p. VII-32-43.

²⁴¹ *Ibidem*, p. VII-32-43.

esfera regional com o objetivo de assegurar a paz e a segurança, sobretudo, nas margens do Atlântico Sul.²⁴² De certa forma, ao priorizar a atuação brasileira no Atlântico Sul a Marinha reconheceu as limitações das capacidades do poder naval brasileiro, limitações estas frequentemente debatidas entre os oficiais de maior graduação da Marinha.²⁴³ De modo geral, em 1985, o Estado-Maior da Armada elencou os objetivos estratégicos que potencialmente poderiam exigir – em maior ou menor grau – a capacidade militar da Marinha: (i) a manutenção do fluxo de transporte hidroviário do país; (ii) a manutenção da integridade das instalações costeiras brasileiras; (iii) a destruição de objetivos físicos relevantes e que poderiam contribuir para o esforço de guerra do inimigo; e (iv) a destruição do tráfego marítimo inimigo. Assim, entende-se que a estratégia naval brasileira comportou conceitualmente um componente defensivo de manutenção da paz, e outro ofensivo de destruição e guerra.²⁴⁴

Na Marinha, ainda nos anos de 1980, previu-se a composição de duas forças navais com finalidades diferentes: uma para a proteção dos principais comboios; e outra para o engajamento das forças inimigas agressoras. Compreendia-se que estas duas forças navais poderiam ser empregadas de forma simultânea. Com isso, enfatizou-se a necessidade de ampliação dos meios navais para a proteção do tráfego marítimo em áreas focais e para outras operações navais, a exemplo da defesa litorânea em trechos importantes e de defesa aproximada. Para tanto, afirmou-se que a Marinha deveria dispor de meios – simples, mas eficazes – para negar o uso do mar ao inimigo através de ações de minagem ofensiva e de operações de ataque com submarinos. Neste sentido, destacou-se o fato de os meios navais e aeronavais terem de agir de forma rápida sobre os seus variados objetivos. Objetivos estes que poderiam variar desde ações de defesa costeira, ou então, operações anfíbias em nível de incursão com uma força de desembarque de modo que estas operações provocassem efetivas preocupações aos países agressores. Em linhas gerais, tratava-se de um pensamento naval baseado na diversificação das capacidades da Marinha para atuar nos vários ramos do poder naval, afim de ameaçar hipotéticos inimigos continentais e extracontinentais.²⁴⁵ Neste último aspecto, considerou-se quase que improvável a realização de qualquer ação militar do Brasil

²⁴² MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1985*. Arquivo da Marinha, p. 32s.

²⁴³ *Ibidem*, p. 33.

²⁴⁴ *Ibidem*, p. I-33s

²⁴⁵ *Ibidem*, p. I-35s.

distante de seu entorno estratégico regional, a não ser que se fosse realizada em conjunto com outros países.²⁴⁶

Contudo, e apesar da imprevisibilidade política internacional, entendia-se que as ameaças militares externas ofereciam baixa probabilidade de acontecerem diretamente contra o Brasil,²⁴⁷ com o incremento do poder naval podendo contribuir, ainda mais, para a redução da probabilidade destes conflitos acontecerem. Tinha-se em mente que, caso qualquer agressão ocorresse, as ameaças militares provavelmente aconteceriam através dos oceanos. De acordo com o Estado-Maior da Armada eram quase nulas e remotas as possibilidades de agressões acontecerem por meio de forças terrestres e/ou aéreas.²⁴⁸ Tratava-se de uma avaliação que, aparentemente, descartava qualquer agressão vinda dos países da América do Sul em geral e particularmente dos países fronteiriços ao Brasil (FLORES, 1992, p. 107-113). E, contra as ameaças extrarregionais estabeleceu-se os seguintes modos de ação, envolvendo operações de:

“Exibição de força ou a declaração de intenção de empregá-la; envio de unidades a águas sob jurisdição brasileira com o propósito de intimidação; confisco ou agressão seletiva, pontual e controlada ao

²⁴⁶ Para o ano de 1987, o EMA delimitou de forma prioritária para a Marinha as capacidades: (i) de defesa dos portos e terminais marítimos para a execução de operações de minagem defensiva; e (ii) de execução de operações de minagem ofensiva dos submarinos em portos estrangeiros. Prioridades que acabaram sendo submetidas ao estudo de novos conceitos para a Guerra de Minas, realizados e reproduzidos na Escola de Guerra Naval – entre os oficiais que estavam matriculados nos cursos desta instituição de altos estudos militares. Tendo por finalidade o estabelecimento de um novo Manual de Guerra de Minas, o Estado-Maior da Armada, inclusive, enviou ofícios para o Estado-Maior da Aeronáutica – o EMAER – contendo sugestões para a reativação dos entendimentos entre a Marinha e a Força Aérea Brasileira sobre Minagem Ofensiva através do emprego de aeronaves. E ainda sobre a realização de novos estudos, considerou-se como necessária a revisão e criação das doutrinas que seriam – ou que já estavam sendo – empregadas pela Marinha do Brasil. Entre estas doutrinas destaque para: a Doutrina de Controle Naval de Porto; de Defesa de Porto, Áreas Marítimas Restritas e Plataformas de Exploração/Explotação de Petróleo no Mar; de Detecção Submarina; de Guerra Eletrônica; de Comunicações Via Satélite; e de Sensoriamento Marítimo por Satélite. Além disso, a Marinha apontou para a necessidade de ampliar a sua capacidade de comunicações com os navios em alto mar via satélite. Isso, através da atuação de uma comissão, a Comissão de Desenvolvimento do Projeto e de Implantação do Sistema de Comunicações Militares por Satélites – CISCOMIS – formada por membros do EMA. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1987*. Arquivo da Marinha, p. I-02-09.

²⁴⁷ Por decisão ministerial, intensificou-se em 1993 o relacionamento da Marinha do Brasil com as Marinhas da Argentina, e dos Estados Unidos. Para assim estabelecer programas de intercâmbio entre Marinhas contando com o embarque de oficiais em diferentes navios, visitas entre oficiais de outras unidades navais e – principalmente – a realização de cursos nos centros de instrução destas Marinhas. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1993*. Arquivo da Marinha, p. I-31.

²⁴⁸ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1993*. Arquivo da Marinha, p. I-24

patrimônio brasileiro (plataformas, navios mercantes); bloqueio de portos; desembarque de tropas ou comandos; e, em último caso, ataque a bens localizados em águas jurisdicionais ou pontos do território brasileiro.” (MARINHA DO BRASIL, 1992, p. I-25).

Por conta disso, salientou-se que as ações inimigas se enquadrariam especialmente nas situações de crise, derivadas de tensões pontuais e caracterizadas pela ameaça de emprego da força. Conforme esta linha de pensamento, em 1993, a estratégia naval brasileira previu para os próximos dez anos que a Marinha deveria ser estruturada com duas finalidades: a primeira para um modo de ação defensivo, em sua acepção mais ampla; e a segunda, para um modo de ação ativo, em oposição a ideia de defesa estática e simplesmente reflexiva. Neste sentido, o Atlântico Sul continuou sendo uma área crítica, o teatro de operações natural da Marinha do Brasil. Assim, reforçou-se a ideia de formatação do poder naval brasileiro com a finalidade de atender os propósitos dissuasivos da Marinha (FLORES, 1992, p. 113-127) de forma que inibisse qualquer iniciativa militar contrária ao Brasil, sem necessariamente iniciar uma operação de guerra.²⁴⁹

Com efeito, destacou-se que a Marinha do Brasil deveria dispor de meios correspondentes a uma estratégia dissuasória, de forma que conseguisse expor riscos ao agressor. Para atingir essa finalidade, observou-se que a orientação geral da estratégia de “defesa ativa” deveria corresponder a um modo de ação com dois componentes principais: (i) a capacidade de defesa distante – ou interdição avançada; e (ii) a defesa próxima de litoral.²⁵⁰ Em linhas gerais, a interdição avançada trata-se da capacidade de defesa distante, com a oposição dos meios navais e aeronaves brasileiras contra qualquer ameaça – antes do ataque inimigo acontecer – o mais distante possível do litoral do país. Neste caso, o objetivo é conseguir neutralizar as agressões utilizando-se da imposição de alguns riscos ao poder naval inimigo. Caso o adversário aceitasse os riscos de um conflito, os meios navais brasileiros de interdição avançada deveriam intranquilizar o trânsito com o desgaste da força naval agressora, movimento este componente da estratégia naval brasileira em sua tarefa de negação do uso do mar ao inimigo. E ainda, de acordo com os formuladores da estratégia naval brasileira, os principais meios de interdição avançada deveriam ser os submarinos, sobretudo, os de propulsão nuclear. Justificava-se deste

²⁴⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1993*. Arquivo da Marinha, p. I-25s.

²⁵⁰ *Ibidem*, p. I-26.

modo a prioridade atribuída ao programa de construção de submarinos e às pesquisas conduzidas nas instalações de Aramar.²⁵¹

2. A Guerra das Falklands/Malvinas na construção do pensamento naval brasileiro

2.1. Aspectos do conflito naval moderno: submarinos de propulsão nuclear, poder aeronaval, guerra eletrônica e os sistemas de armas e mísseis

A Guerra das Falklands/Malvinas influenciou na forma de se pensar a Marinha do Brasil, com os resultados deste conflito revelando novas formas de organização logística, reaparelhamento e transformações tecnológicas. Apesar de ter sido considerada uma guerra curta e regionalizada, a Guerra das Falklands/Malvinas teve como principal característica a intensidade dos combates. Neste sentido, as características deste conflito possibilitaram novos ensinamentos de emprego de equipamentos e desenvolvimento de novas doutrinas. Embora a Guerra das Falklands/Malvinas tenha se concentrado em objetivos políticos limitados e em operações restritas às ilhas, o fato desta guerra ter acontecido no Atlântico Sul fez com que os analistas brasileiros avaliassem com maior atenção a escalada dos conflitos. Avaliando-se desta forma as capacidades militares dos dois países beligerantes, e que se encontravam em diferentes situações. Se por um lado a Argentina era um país em desenvolvimento, dependente de material bélico e fornecimento externo; por outro o Reino Unido, que contava com uma disponibilidade superior de meios para fazer uso de seu poder naval em águas distantes, teve que realizar um maior esforço logístico para operar no Atlântico Sul.

A Guerra das Falklands/Malvinas reforçou algumas previsões estratégicas da Marinha brasileira voltadas para a configuração de uma Marinha oceânica. Previsões apoiadas na capacidade de planejar e construir os seus próprios meios navais, e também de produzir e/ou modernizar seus sistemas de armas. Ademais, o conflito tornou mais evidente a não hesitação do uso da força por parte de uma potência militar contra os países da América do Sul. Este pensamento fortaleceu, dentro da Marinha brasileira, a ideia de autonomia para se atuar na esfera política internacional e serviu de incentivo no desenvolvimento da indústria naval, em oposição à excessiva dependência de material

²⁵¹ Ibidem, p. I-26s.

militar do exterior (SVARTMAN; PIVATTO JR., 2021, p. 167-187). Fato é que a necessidade de desenvolvimento tecnológico vinha sendo uma abordagem comum dentro da Marinha do Brasil, especialmente, nos debates sobre a modernização dos meios navais e a não dependência externa de material de emprego militar. Neste sentido, o posicionamento dos Estados Unidos sobre o conflito, ao desconsiderar o TIAR²⁵² tornando-se aliado do Reino Unido contra a Argentina, acentuou a circulação das ideias entre os militares brasileiros que previam uma atuação internacional mais autônoma do Brasil. Acentuando assim a importância da capacidade de resposta da Marinha brasileira contra possíveis ameaças, sobretudo, na região sul-americana (VIDIGAL, 1985b, p. 03-30).

Com isso, a Guerra das Falklands/Malvinas foi objeto de amplo debate, especialmente nos espaços institucionais de ensino da Marinha, e também nos periódicos militares que promoviam a circulação de ideias entre seus autores e leitores. Com a produção dos documentos oficiais por parte do Ministério da Marinha basicamente não abordando o conflito entre o Reino Unido e a Argentina. Sendo assim, para se compreender as produções ideacionais referentes a Guerra das Falklands/Malvinas, torna-se necessário identificar aquilo que foi produzido nos espaços de construção do pensamento naval brasileiro. E assim, a consulta aos periódicos militares e a realização de entrevistas com oficiais da Marinha possibilitaram o acompanhamento dos debates produzidos sobre a Guerra das Falklands/Malvinas, e o impacto deste conflito no pensamento estratégico da Marinha – especialmente, quando se referindo ao processo de modernização e desenvolvimento tecnológico. Na visão das autoridades da Marinha, a própria atuação internacional do Brasil estava vinculada ao poder naval brasileiro e à capacidade de resposta da Marinha contra possíveis ameaças ao país. Neste sentido, o conflito das Falklands/Malvinas aumentou as preocupações das autoridades militares brasileiras com relação à importância dos projetos navais em andamento, conforme o Plano de Reparelhamento da Marinha do Brasil.

Na Marinha do Brasil percebeu-se que os ensinamentos da Guerra das Falklands/Malvinas poderiam ser ajustados, atendendo desta forma alguns dos requisitos da estratégia naval brasileira. Em linhas gerais, o conflito incrementou os debates sobre

²⁵² Tratado Interamericano de Assistência Recíproca – assinado em 1947, inserido na agenda da Guerra Fria – que previa a defesa mútua entre os países americanos nos casos de agressões externas, originárias de outro continente.

quais deveriam ser as prioridades da Marinha brasileira, tanto em termos estratégicos²⁵³ quanto nos seus projetos navais em desenvolvimento. Reforçando principalmente o pensamento autonomista voltado para o desenvolvimento da indústria naval brasileira, com o propósito de diminuir a dependência externa de material bélico. O conflito demonstrou, em plena era espacial, que o poder naval de um país continuava sendo um importante instrumento de poder em grandes distâncias territoriais. E aqui, a projeção de poder através do mar e o seu correspondente aprestamento revelou-se complexo, conforme foi possível perceber no decorrer da intervenção inglesa nas Falklands/Malvinas – com sua força-tarefa composta por submarinos, navios de combate e navios civis mobilizados para emprego no conflito, aviões e helicópteros embarcados, tropa e meios anfíbios. E neste sentido, Mario Cesar Flores destacou o papel da aviação de ataque baseada em terra e a necessidade da interoperabilidade da aviação com as manobras navais. Com a utilização dos navios-aeródromo – mesmo que modestos, operando uma dezena de aviões – constituindo grave ameaça em extensões oceânicas (FLORES, 1982, p. 68).

No plano da estratégia naval, a Guerra das Falklands/Malvinas foi vista como uma oportunidade para se compreender a forma com que a Marinha Real britânica poderia empregar seu poder naval em cenários hipotéticos na região. Percebeu-se que o domínio/controlado do mar conduziu a guerra para resultados conclusivos. Embora limitada regionalmente, a guerra revelou também as possibilidades de emprego do moderno material bélico britânico e dos seus novos sistemas de armas (CAMINHA, 1988, p. 60). Neste caso, os submarinos nucleares de ataque determinaram as condições do conflito naval durante a Guerra das Falklands/Malvinas, mantendo a Marinha argentina nos seus portos.²⁵⁴ Entre os meios aeronavais, destaque para o sucesso dos aviões de decolagem

²⁵³ Nos primeiros anos após do conflito, manteve-se como prioridade estratégica a proteção o tráfego marítimo, da defesa do litoral e das instalações costeiras, bem como a proteção das ilhas de Fernando de Noronha e de Trindade. Ver: FLORES, Mario Cesar. Malvinas: uma primeira abordagem. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.102 nº4/6. Abr/jun. 1982, p. 59-70.

²⁵⁴ O estabelecimento de uma Zona de Exclusão Total, em torno das Falklands/Malvinas por parte do Reino Unido, exigiu deste país a utilização de um poder militar na qual a Argentina não dispunha – seja pela impossibilidade de importação de material, seja pela inexistência de uma indústria bélica capaz de suprir as necessidades argentinas. O poder naval britânico confinou os navios da Marinha argentina na orla costeira e em seus portos, a partir do torpedeamento do Cruzador *General Belgrano* feito pelo submarino de propulsão nuclear *Conqueror*. Após o episódio do afundamento do *General Belgrano* o navio-aeródromo argentino *25 de Mayo* voltou para a sua base, transferindo seus aviões para as bases navais localizadas mais ao sul da Argentina. Decisão feita devido ao fato de que a Marinha argentina se encontrava incapacitada

vertical *Sea Harrier*, armados com os novos mísseis *AIM-9L Sidewinder* de produção norte-americana disponibilizados pelos Estados Unidos²⁵⁵ – mísseis que permitiram o ataque frontal contra as aeronaves argentinas. E quanto aos helicópteros, além de transportarem tropas, pela primeira vez foram empregados na movimentação de artilharia para posições privilegiadas (LIMA, 1992, p. 155). O fato é que o Reino Unido surpreendeu os argentinos com a sua capacidade de mobilidade e de projeção de poder no Atlântico Sul. Capacidades estas que viabilizaram a criação das condições para a consolidação da presença marítima britânica na região, e posterior desembarque anfíbio nas ilhas (FLORES, 1982, p. 66ss).

Neste sentido, a superioridade naval britânica despertou o interesse brasileiro em obter sistemas de armas de alto desempenho naval e aéreo, de forma com que estes sistemas corresponderem defensivamente contra as ameaças e os riscos identificados na Guerra das Falklands/Malvinas. Para isso, previu-se que a obtenção dos novos e modernos sistemas de armas deveria atender as delimitações do pensamento autonomista da Marinha. Com a posterior nacionalização destes novos sistemas e o desenvolvimento de tecnologias similares devendo ser realizado pela indústria naval brasileira, conforme as diretrizes estabelecidas no Programa de Reaparelhamento da Marinha dos anos 1980 (FLORES, 1982, p. 70). A Guerra das Falklands/Malvinas confirmou as vantagens da utilização dos sensores de guerra eletrônica e dos lançadores automáticos. Revelando desta forma as diferentes formas de se conduzir a guerra no mar, a partir do emprego de plataformas tecnológicas com sistemas de armas automatizadas (SILVEIRA, 1983, p. 41). Por conta destes fatores mencionados, o aprimoramento das técnicas de guerra eletrônica foi inserido no conjunto das medidas prioritárias a serem implementadas pela Marinha brasileira, e para isso pesquisas foram direcionadas para a produção de radares mais sofisticados. Destacando-se assim a importância de se desenvolver *softwares* mais eficazes, tendo em vista que estes *softwares* não estariam a venda no mercado de armas – uma imposição estratégica dos detentores desta tecnologia, não interessados em

para enfrentar os submarinos britânicos de propulsão nuclear. Ver: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *Conflito no Atlântico Sul*. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v.104 nº7/9. Jul/set. 1984, p. 03-30.

²⁵⁵ O apoio dos Estados Unidos especialmente na logística – com a cessão em caráter de urgência dos mísseis ar/ar *AIM-9L* – e nas comunicações – com a disponibilidade da sua rede de satélites – serviu como resposta de condenação à Argentina, acusada por ter agredido e invadido território do Reino Unido. Ver: LIMA, Roberto Luiz Fontenelle. Malvinas/Falkland – dez anos: derrota militar e vitória estratégica? *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.112 nº10/12. Out/dez. 1992, p. 147-160.

disponibilizar as tecnologias mais avançadas de reconhecimento eletrônico (SILVEIRA, 1983, p. 44).

Apesar do armamento superior e do profissionalismo dos fuzileiros navais e paraquedistas britânicos terem decidido os conflitos terrestres na última fase da guerra,²⁵⁶ é importante lembrar que estas movimentações foram sustentadas pelo apoio logístico organizado a partir do mar, do contrário seriam inviáveis.²⁵⁷ A conduta estratégica e os procedimentos operacionais do Reino Unido foram rápidos, realizados de forma intensa, com destaque para o papel dos submarinos de propulsão nuclear. Agindo com maior autonomia e mobilidade, os submarinos de propulsão nuclear conseguiram retrair as forças navais da Argentina, negando assim o uso do mar aos argentinos. Em outras palavras, o controle do uso do mar por parte dos britânicos resultou no isolamento das guarnições argentinas nas ilhas, dificultando todas as ações da Argentina envolvendo o desembarque de novas tropas, ou então, apoio tático e logístico – no envio de suprimentos, armamentos, munição e medicação (FLORES, 1982, p. 62s.).

Conforme Armando Ferreira Vidigal (1985), a projeção de poder sobre terra britânica implicou na existência de uma força naval nucleada em navios-aeródromo.²⁵⁸ Enfatizando desta forma a importância da participação das aeronaves embarcadas na defesa antissubmarino da Força Naval, desde que esta força naval fosse protegida por

²⁵⁶ Para Umberto Martins, a partir dos ensinamentos dos conflitos terrestres, a Marinha do Brasil deveria ter um núcleo permanente como base para toda a sua Força Anfíbia: composta por navios que conseguissem exercer as funções de comando e controle, capacidade de doca para transportar embarcações pesadas, possibilidade de operar num número adequado de helicópteros de transporte e, sobretudo, uma força de desembarque organizada, equipada e adestrada para efetuar assaltos anfíbios. De modo geral, se tratavam de elementos que deveriam ser considerados para o desenvolvimento de uma doutrina para a Força Anfíbia brasileira. Ver: MARTINS, Umberto Barbosa Lima. A Guerra das Malvinas – um ponto de vista anfíbio. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.104 n.7/9. Jul/set. 1984, p. 47-64.

²⁵⁷ De forma ampla, no apoio das forças navais britânicas foram utilizados helicópteros de transporte, embarcações de desembarque de todo tipo, desde botes de borracha até Embarcações de Desembarque de Carga Geral (EDCG) e carros de combate sobre rodas ou esteiras. Foram amplamente empregados os Navios de Desembarque de Carros de Combate (NDCC), navios doca, transatlânticos transformados em porta-helicópteros, e navios mercantes e de guerra para o transporte de força de desembarque. E também, os helicópteros tiveram grande importância no apoio da força naval, no transporte e na localização exata das principais armas de defesa argentinas. Ver: MARTINS, Umberto Barbosa Lima. A Guerra das Malvinas – um ponto de vista anfíbio. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.104 n.7/9. Jul/set. 1984, p. 48-52.

²⁵⁸ O fim do conflito das Falklands/Malvinas revelou, ainda, uma maior importância dos navios-aeródromo, a partir do momento em que os britânicos suspenderam tanto a venda do *Invincible* quanto a baixa do *Hermes* – mantendo assim três navios-aeródromo em sua Marinha, dois em condições operacionais e um em reparo. Ver: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Conflito no Atlântico Sul. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.105 n°4/6. Abr/jun. 1985c, p. 07-36.

submarinos de propulsão nuclear. Propondo para isso a proteção contra as ações submarinas inimigas através do emprego combinado de aviões para essa finalidade com helicópteros pesados, maiores quando comparados com aqueles embarcados nos contratorpedeiros e nas fragatas da Marinha brasileira (VIDIGAL, 1985c, p. 07s). Armando Vidigal reforça ainda o papel das forças navais de superfície da Marinha do Brasil, que deveriam manter e aprimorar a capacidade antissubmarino²⁵⁹ operando de forma integrada com um sistema de defesa aérea composto por aviões de combate e mísseis superfície-ar de diferentes alcances. De forma que capacitasse a Marinha brasileira contra os inimigos dotados de modernas armas, a exemplo dos mísseis ar-superfície e bombas inteligentes (VIDIGAL, 1985b, p. 27ss).

2.2. Ensinaamentos da Guerra das Falklands/Malvinas para a modernização da Marinha brasileira

Entre os ensinamentos desta guerra no Atlântico Sul, o conflito revelou a necessidade de se repensar a defesa aeroespacial das forças navais da Marinha brasileira, tendo em vista o constante emprego de aeronaves e mísseis – com estes últimos lançados por navios, aviões e helicópteros.²⁶⁰ Pensamento que fez com que aumentassem também os debates a respeito do papel dos navios-aeródromo nos conflitos navais contemporâneos (SILVEIRA, 1983, p. 38). Estimulando-se assim a importância de a Marinha brasileira empregar este tipo de embarcação, com o propósito de impor esforços defensivos por parte do inimigo nas suas linhas logísticas. Fernando Malburg Silveira (1983) observou que se a Argentina tivesse empregado navios-aeródromo para operar sua aviação naval de ataque, a proteção das linhas logísticas britânicas sofreria maiores ameaças. Tratava-se, portanto, de uma forma de gerar desconforto e incerteza na atuação inimiga, e que no

²⁵⁹ No caso das capacidades de cobertura antissubmarino, o exemplo do torpedeamento do cruzador *Belgrano* durante a guerra reforçou a importância do desenvolvimento e aperfeiçoamento de sonares a serem instalados nos contratorpedeiros. De modo geral, se tratava de uma alternativa para a Marinha brasileira com o propósito de superar a capacidade de alcance dos torpedos submarinos adversários. Ver: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Conflito no Atlântico Sul. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.105 n°1/3. Jan/mar. 1985b, p. 03-32.

²⁶⁰ Os helicópteros de transporte foram frequentemente empregados, utilizados principalmente pelas unidades especiais e para o transporte de artilharia, abastecimento e munição – os mísseis Rapier a bordo do NDCC foram helitransportados. O lançamento dos mísseis Rapier foram intensivos no desembarque britânico em San Carlos, com a instalação de uma bateria em terra para a proteção dos navios. Ver: MARTINS, Umberto Barbosa Lima. A Guerra das Malvinas – um ponto de vista anfíbio. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.104 n.7/9. Jul/set. 1984, p. 54-60.

caso da Guerra das Falklands/Malvinas tornaria mais vulnerável a Marinha britânica aos ataques argentinos. Ainda conforme Fernando Silveira, a aviação embarcada deveria ser utilizada não apenas nas operações ofensivas, e sim também nas ações de detecção e reação de alarme aéreo antecipado, em médias e longas distâncias. E neste sentido, afirmou-se que ausência de navios-aeródromo limitou a força naval argentina em termos de atuação oceânica (SILVEIRA, 1983, p. 38).

Com isso, a ampliação das capacidades da defesa aeroespacial das forças navais brasileiras foi associada ao emprego de contramedidas eletrônicas (CME) de bloqueio e despistamento, com os modernos sistemas de guerra eletrônica sendo empregados de forma integrada com os lançadores de *chaff*.²⁶¹ A automatização dos sistemas de armas fez com que a modernização dos navios incluísse e/ou ampliasse a própria capacidade antiaérea dos mesmos, estabelecendo-se, a partir de então, que as embarcações deveriam ser equipadas com sensores passivos de guerra eletrônica (MAGE).²⁶² Mais especificamente para a realidade brasileira, uma solução imediata de custos mais baixos e de pouca complexidade foi o uso de helicópteros navais com radares, a exemplo dos helicópteros *Sea King*. Helicópteros estes que haviam sido empregados na Guerra das Falklands/Malvinas, e se tratavam de modernas aeronaves configuradas com sistemas computadorizados integrados, com os seus sensores MAGE podendo designar os alvos automaticamente (SILVEIRA, 1983, p. 39-42).

Conforme Fernando Malburg Silveira (1983), os navios-aeródromo tornaram a aviação independente das bases continentais, gerando assim maior preocupação ao inimigo. A aviação embarcada nestes navios possibilitou, especialmente, uma maior capacidade de mobilidade e apoio nas operações anfíbias. E no caso da guerra envolvendo o Reino Unido e a Argentina, a aviação naval prestou apoio à projeção do poder britânico

²⁶¹ E desta forma enfatizou-se que a guerra eletrônica deveria ser composta pelos seguintes ramos: (i) de Medidas de Apoio à Guerra Eletrônica (MAGE); (ii) de Contra-Medidas Eletrônicas (CME); e (iii) as Contra-Contra-Medidas Eletrônicas (CCME). Entre estes três ramos a CME foi destacada devido a sua utilização na defesa antimíssil. O emprego durante a guerra dos despistadores *chaff* parece ter revelado a necessidade de seu aperfeiçoamento, incluindo a sua integração aos sistemas de guerra eletrônica – reagindo automaticamente quando uma detecção MAGE identificasse um míssil atacante. Ver: SILVEIRA, Fernando Malburg da. Defesa aeroespacial de forças navais. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.103 nº10/12. Out/dez. 1983, p. 37-52.

²⁶² A automatização dos diversos modos de emprego, a maior rapidez da formação das nuvens de dipolo refletores, e a eficiente formação de áreas refletoras radar foram medidas introduzidas no desenrolar do conflito. E aqui, Fernando Malburg Silveira enfatizou a importância dos modos de emprego de curto alcance, dedicados à distração de mísseis. Ver: SILVEIRA, Fernando Malburg da. Defesa aeroespacial de forças navais. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.103 nº10/12. Out/dez. 1983, p. 42s.

sobre terra no decorrer dos conflitos.²⁶³ Paralelamente ao emprego dos navios-aeródromo, pontuou-se a necessidade da utilização de embarcações menores, e bem armadas, por parte dos atacantes para a dispersão do poder naval adversário. E do lado defensor, afirmou-se também que a desconcentração das suas forças navais de superfície proporcionaria uma melhor distribuição das capacidades de comando e controle, além de possibilitar uma maior autonomia de ação e de movimento para estas forças. Considerando os aspectos mencionados, o formato da Marinha brasileira deveria, sobretudo, acompanhar as modernizações tecnológicas da guerra contemporânea, na tentativa de se antecipar diante de possíveis ameaças. De todo modo, as experiências demonstradas no decorrer da Guerra das Falklands/Malvinas serviram de parâmetro para uma melhor visualização das possibilidades e limitações dos sistemas de armas utilizados pela Marinha do Brasil (SILVEIRA, 1983, p. 48-51).

Se o emprego de uma aviação de ataque ainda não era realidade na Marinha do Brasil entre os anos de 1982 e 1994, entendia-se que o poder naval brasileiro deveria ao menos obter a capacidade de neutralizar este tipo de ameaça. E neste sentido, percebeu-se no emprego da arma submarina a potencialidade para interpor-se contra as ações ofensivas compostas por navios-aeródromo e meios de desembarque anfíbio. Nas palavras de Mario Cesar Flores (1982) as Marinhas “(...) dividir-se-ão em dois grupos: a das que dispõem de submarinos [de propulsão nuclear] e a das decididamente secundárias, por não possuí-los”, afirmando que os submarinos de propulsão nuclear foram decisivos no resultado final da Guerra das Falklands/Malvinas. E que, portanto, serviam também para o desequilíbrio de poder em qualquer cenário de confronto no mar. Se por um lado os navios-aeródromo estenderiam a atuação da aviação naval, por outro, poderiam ser alvos dos submarinos e/ou de aviões embarcados. Dentro desta complexidade de fatores, o que mais despertou a atenção na Marinha brasileira foi a necessidade de modernização dos seus meios navais. Modernização que deveria ser realizada de forma autônoma e similar às capacidades industriais das potências navais, a exemplo dos Estados Unidos, da União Soviética, do Reino Unido e da França. E, em resposta à ameaça submarina, Flores enfatiza o emprego dos helicópteros antissubmarino e aviões embarcados – citando

²⁶³ Lembrando que, as fases das operações anfíbias britânicas se dividiram da seguinte forma com: (i) prévia eliminação da ameaça naval; (ii) reconhecimento prévio do objetivo; (iii) apoio de fogo naval; e (iv) movimento navio-terra por superfície e helitransportado. Ver: MARTINS, Umberto Barbosa Lima. A Guerra das Malvinas – um ponto de vista anfíbio. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.104 n.7/9. Jul/set. 1984, p. 54.

o modelo *Nimrod* empregado pelos britânicos – apontando-os como uma alternativa para a proteção dos navios de superfície da Marinha brasileira (FLORES, 1982, p. 69).

A presença de ao menos um submarino de propulsão nuclear disposto a atacar navios argentinos, mesmo fora da Zona de Exclusão, compeliu a Armada Argentina a se retirar do Teatro de Operações. A partir desta leitura, baseada no desempenho destes submarinos, o desenvolvimento de um submarino de propulsão nuclear se tornou uma das metas a serem alcançadas na Marinha brasileira. Paralelamente ao interesse de desenvolver submarinos de propulsão nuclear, a aviação naval também esteve presente nos debates e produções ideacionais militares. Destaque para o emprego dos aviões *Harrier* de decolagem vertical e a capacidade de ataque destas aeronaves contra forças navais de superfície; e também para os helicópteros e a flexibilidade destes meios nas operações terrestres e de apoio à força naval – a exemplo dos modelos *Chinook* e *Sea King* utilizados pelo Reino Unido.²⁶⁴ E por fim, o emprego de mísseis reforçou uma linha de pensamento que tornava indispensável o uso destas armas, linha de pensamento que surgiu dos avanços tecnológicos resultantes do projeto das fragatas da classe *Niterói* nos anos de 1970. De modo geral, se tratavam de avanços tecnológicos de interesse da Marinha brasileira antes mesmo do desdobramento dos conflitos entre Reino Unido e Argentina. E neste sentido, a guerra serviu de parâmetro para a Marinha, cristalizando alguns dos aspectos estratégicos do pensamento naval brasileiro que se encontravam em construção desde a década anterior. Lembrando que a formatação do poder naval brasileiro seguia orientações próprias, sem considerar necessariamente a posição política de outros países e/organizações – incluindo a Organização dos Estados Americanos (VIDIGAL, 1985c, p. 10-23).

Projetistas de sistemas de armas e oficiais de Estado-Maior ficam, geralmente, restritos à formulação de simulações e análises de exercícios realizados. Neste caso, a Guerra das Falklands/Malvinas foi vista como uma oportunidade para se utilizar e testar

²⁶⁴ Conforme o almirante Vidigal, os helicópteros poderiam ser empregados de forma ampla: em operações antissubmarino, na guarda-posto de aeronaves, no envolvimento vertical, no transporte de material e pessoal, na observação, em ataques a navios de superfície, na busca e salvamento, no comando e controle, no transporte dos comandos especiais, nas situações de alarme aéreo antecipado, e como despistadores de mísseis para a proteção de navios sob ataque. Ver: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Conflito no Atlântico Sul. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.105 n°4/6. Abr/jun. 1985c, p. 07-36.

a eficácia do moderno material empregado. Além disso, alguns ensinamentos puderam ser absorvidos com relação ao conflito entre a Argentina e o Reino Unido pela posse e soberania das Ilhas Falklands/Malvinas no Atlântico Sul. Devendo sempre ser considerado o fato de que o conflito foi limitado em seus objetivos políticos, na sua duração e no próprio dimensionamento das forças envolvidas. De modo geral, a estratégia adotada pelo Reino Unido correspondeu ao emprego de operações clássicas da guerra naval, surpreendendo inclusive o Alto Comando argentino que apostou em um cenário que os britânicos não tentariam recuperar os territórios perdidos mediante a projeção de seu poder para o Hemisfério Sul. A nova forma de se fazer a guerra no mar com o emprego de meios e armamentos até então não utilizados em cenários reais de conflito, reforçou o pensamento existente na Marinha brasileira de não dependência dos fornecedores externos de equipamentos e, sobretudo, de armamentos.

Portanto, a Guerra das Falklands/Malvinas serviu de referência para os militares identificados com o pensamento autonomista dentro da Marinha, que sustentavam a ideia de modernização do poder naval brasileiro sem depender da importação de material militar.²⁶⁵ O conflito revelou a forma com que as novas tecnologias poderiam ser empregadas nas guerras contemporâneas. A própria utilização dos sistemas automatizados e armados com mísseis inaugurou um novo capítulo nos conflitos navais modernos por conta do grande alcance e precisão destes sistemas de armas.²⁶⁶ Com isso, além de influenciar a forma de se pensar a estratégia naval brasileira, o conflito aumentou as preocupações militares brasileiras em dar continuidade aos principais projetos navais em andamento na Marinha do Brasil. De modo geral, o conflito despertou maior interesse entre os militares brasileiros no sentido de que a Marinha deveria obter e operar

²⁶⁵ A rápida mobilização do Reino Unido contou com uma importante infraestrutura de: estaleiros, portos, diques carreiras e oficinas especializadas, além de tecnologia e do conhecimento na área da construção naval, numa escala que possibilitasse atender as demandas de uma guerra. A disponibilidade de material militar ocorreu a partir da formação de estoques, e disponibilidade de vários planos de adaptações prontos. Ver: FAYAD, Roberto Agnese. A mobilização do Reino Unido no conflito das Malvinas. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.106 n°4/6. Abr./jun. 1986, p. 111-124.

²⁶⁶ Os sistemas de armas automatizados, e que não necessariamente descartam a supervisão humana, reduziram o tempo de reação na tomada de medidas defensivas antimíssil, diminuindo desta forma as margens de erro. As limitações de guiagem contra alvos muito baixos apresentadas nos mísseis *Sea Wolf* durante a Guerra das Falklands/Malvinas evidenciaram uma maior necessidade de aperfeiçoamento dos mísseis de defesa. Com relação à esta deficiência, a adoção de lançadores verticais, testados e utilizados, contribuíram para a redução dos tempos de reação. Ver: SILVEIRA, Fernando Malburg da. Defesa aeroespacial de forças navais. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.103 n°10/12. Out/dez. 1983, p. 85.

submarinos de propulsão nuclear, e que deveria também empregar uma aviação de asa-fixa embarcada em navios-aeródromo. Assim, percebe-se a afirmação da linha de pensamento autonomista que sustentava a ideia de formatação de uma Marinha balanceada/equilibrada, configurada a partir da disponibilidade de modernos meios de superfície, protegida por submarinos de propulsão convencional/nuclear e apoiada por uma aviação embarcada de asa-fixa.

2.3. Desdobramentos do conflito no interesse da Marinha em obter sua própria aviação embarcada de asa-fixa: maior controle de área marítima e projeção de poder

Neste tópico é necessário grifar dois fatores a respeito da aviação orgânica de asa-fixa e embarcada na Marinha brasileira. Primeiro que a demanda por uma aviação embarcada de ataque, acrescentada nos espaços de produção ideacional, tornou-se uma das capacidades a serem alcançadas na Marinha em meio a ideia de diversificação dos meios navais e aeronavais com propósitos ofensivos/defensivos, e que se afastava da ideia de emprego de uma aviação embarcada para atender os critérios da guerra antissubmarino. Neste sentido, a Guerra das Falklands/Malvinas serviu para mostrar a importância destas aeronaves de ataque no controle de área marítima e na projeção de poder. E, com relação ao segundo fator, destaque para os debates, desde os anos de 1950, envolvendo o emprego de aeronaves orgânicas de asa-fixa na Marinha. A compra do navio-aeródromo *Minas Gerais*²⁶⁷ no governo de Juscelino Kubitschek elevou as disputas interburocráticas da Marinha do Brasil com a Força Aérea Brasileira. Nas palavras de Armando Ferreira Vidigal:

“A aquisição do *Minas Gerais* veio dar novo incremento à questão entre a Marinha e a Força Aérea sobre a aviação naval. A Nova Lei Orgânica da Marinha, promulgada, pela lei 1.658 fazia ressurgir a ideia de uma aviação própria para a Marinha que, em 1955, dava novo passo nesse sentido criando a especialidade de Observador Naval, para oficiais, e a subespecialidade de Aviação para praças. A disputa pela posse dos aviões do navio aeródromo exacerbou os ânimos entre as duas forças (...) no Governo Castelo Branco, em janeiro de 1965, foi dada solução ao impasse, estabelecendo-se normas para o emprego de meios aéreos nas operações navais. (...) [A] Marinha poderia dispor de helicópteros,

²⁶⁷ “Em 1957, a Marinha adquiriu o NAeL *Minas Gerais* (ex-HMS *Vengeance*), tendo-o modernizado na Holanda até 1960 quando veio para o Brasil. Sua destinação exclusiva à guerra antissubmarino reflete a preocupação com essa modalidade de operação. (...) A concepção brasileira antissubmarino era tão-somente uma reprodução da norte-americana.” Ver: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985, p. 96.

por ela operados e guarnecidos, para todas as finalidades. A FAB receberia os aviões de asa fixa já comprados pela Marinha.” (VIDIGAL, 1985, p. 96s).

Tratava-se de uma solução que apesar de não ter agradado inteiramente nenhuma das partes – Marinha e FAB – pôs fim à contenda pública naquele contexto, permitindo assim que o *Minas Gerais* operasse com aviões da FAB e helicópteros da Marinha do Brasil. Este episódio de desentendimentos interburocráticos entre a Marinha e a FAB deve servir de pano de fundo na leitura das produções ideacionais envolvendo a adoção de uma aviação de asa fixa embarcada e orgânica na Marinha brasileira. Com este descontentamento, por parte da Marinha brasileira, se encerrando apenas em 1998 através do Decreto nº 2.538 que estabeleceu que a Marinha poderia dispor de aviões e helicópteros orgânicos por ela operados (VIDIGAL, 2002, p. 99). Neste sentido, a Guerra das Falklands/Malvinas serviu de parâmetro para se avaliar a funcionalidade da aviação de asa-fixa embarcada, sobretudo, em teatros operacionais com o propósito de delimitar e controlar determinada área marítima. E, portanto, tratou-se de um pensamento estratégico-operacional não resultante dos desentendimentos entre a Marinha e a FAB, até porque os contextos dos anos de 1950 para os anos de 1980 eram bem diferentes. Lembrando que, nos anos de 1950, a Marinha brasileira atuava no Atlântico Sul sob influência da estratégia naval dos Estados Unidos, ao prever um eventual conflito antissubmarino contra a Marinha soviética.

A partir destas considerações, compreende-se com maior clareza o trabalho da Marinha brasileira no sentido de procurar configurar um poder aeronaval composto por uma aviação de asa-fixa de ataque embarcada. De um lado, havia o relativo desentendimento com a Força Aérea Brasileira que impedia a Marinha de poder operar suas próprias aeronaves, realidade que conseqüentemente não permitia o acesso aos recursos para a compra deste tipo de aeronave. Por outro lado, também havia a limitação em relação ao tipo de aviação até então operada no navio-aeródromo *Minas Gerais*, que se tratava de uma aviação basicamente de patrulhamento para uma hipotética guerra antissubmarino. Na Marinha, a superação da “síndrome antissubmarino” estava ligada ao tipo de aviação empregada no *Minas Gerais*, e a aplicabilidade da nova matriz de pensamento naval, elaborada e proposta na década anterior, dependia diretamente do emprego de aeronaves de ataque. Em outras palavras, entendia-se que a inexistência de uma aviação de ataque embarcada não correspondia com a configuração de um poder naval diversificado, comprometendo assim a ideia de uma Marinha balanceada em suas

capacidades. Em decorrência destas limitações, percebe-se que as aquisições e/ou desenvolvimento dos meios navais e aeronavais não acompanharam de imediato a proposta desta nova matriz de pensamento reproduzida nos espaços institucionais da Marinha. No entanto, isso não significa que a Marinha não procurou justificar, de forma recorrente, a importância de obter a sua própria aviação de ataque embarcada, prova disso foram os estudos realizados no Estado-Maior da Armada posteriormente disponibilizados nos relatórios ministeriais da Marinha.

Neste sentido, na Marinha foram realizados estudos técnicos sobre a exequibilidade das aeronaves *A-4* operarem a bordo do navio-aeródromo *Minas Gerais*. De maneira geral, estes estudos se tratavam de análises direcionadas para a modernização daquele navio, com o objetivo de torna-lo adequado para receber sua própria aviação de ataque embarcada.²⁶⁸ Estudos estes realizados em diferentes espaços da Marinha, não necessariamente subordinados ao Estado-Maior da Armada, a exemplo da própria imprensa militar especializada. Por conta disso, compreende-se que estes estudos utilizavam as produções ideacionais de forma complementar para se elaborar determinada proposta e/ou até mesmo para se alcançar certas decisões por parte das autoridades da Marinha. Neste contexto dos anos de 1980, percebe-se um inicial deslocamento da visão estratégica da Marinha: da guerra antissubmarino para um poder naval diversificado com o propósito de operar em águas oceânicas, ao prever neste caso o controle de área marítima e projeção de poder. No ano de 1984, por exemplo, a Marinha assegurou uma série de estudos que pretendiam dotar o navio-aeródromo *Minas Gerais* com aeronaves de ataque, nestes estudos definiu-se quais aeronaves seriam mais apropriadas para o navio-aeródromo brasileiro. Na área técnica, avaliações foram realizados no sentido de definir os novos sistemas a serem instalados no *Minas Gerais* para poder operar este tipo de aeronave. Inclusive, entendia-se que a partir da disponibilidade de um navio-aeródromo dotado de aeronaves de ataque embarcadas, as fragatas da Classe *Niterói* serviriam de navios-escolta. De modo geral, tratava-se de uma proposta que envolvia também a modernização das fragatas da Classe *Niterói* e de seus respectivos sistemas de guerra eletrônica. E que em relação aos navios contratorpedeiros ainda em operação,

²⁶⁸ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1984*. Arquivo da Marinha, p. IV-09-15.

indicava a permanência de alguns destes para as escoltas, tendo em vista a possibilidade de serem utilizados até o ano 2000.²⁶⁹

Neste processo de ampliação da capacidade aeronaval da Marinha, manteve-se a ideia de que a Força Aérea Brasileira deveria participar nas operações navais com o emprego das suas aeronaves *P-16* e *P-95*.²⁷⁰ Isso, mesmo com a Esquadra aumentando sua capacidade de esclarecimento de área, tendo em vista o frequente emprego dos helicópteros *SH-3A* e os *UH-14* no esclarecimento de área marítima, e os *SAH-11* e *UH-13* para o alerta antecipado. Helicópteros que em suas funções tornavam ainda mais obsoletos os equipamentos dos aviões *P-16*, aeronaves que naquele momento ofereciam pouca confiabilidade resultante de sua idade avançada²⁷¹ e, conseqüentemente, pequena disponibilidade operacional.²⁷² No entanto e apesar do aumento das capacidades da aviação de asa-rotativa, não se descartou por completo a importância, e o desejo, de a Marinha brasileira empregar aeronaves orgânicas de asa-fixa no esclarecimento de superfície. Afirmava-se que a utilização das aeronaves de asa-fixa ofereciam maior capacidade de controle de área marítima, reforçando neste sentido a visão de que as aeronaves *P-16* da FAB não eram mais suficientes para esta finalidade.²⁷³ Foi então que, privada do emprego de sua aviação embarcada, a Marinha iniciou estudos no sentido de elevar a performance dos *SH-3A* e dos *UH-14* para as missões de esclarecimento de superfície e ataque – conforme as propostas elaboradas por meio da Força Aeronaval da Marinha.²⁷⁴ E assim, a partir dos meios aéreos orgânicos disponíveis, a Marinha procurou

²⁶⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1984*. Arquivo da Marinha, p. VII-57.

²⁷⁰ No ano de 1989 as atividades conjuntas entre a Marinha do Brasil e a Força Aérea Brasileira ocorreram dentro da normalidade. Em ações que consistiam basicamente em missões de busca antissubmarino, esclarecimento de área marítima, e ataque a forças navais – com o apoio das aeronaves da FAB baseadas em terra. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1989*. Arquivo da Marinha, p. II-31.

²⁷¹ No início dos anos 1990, as reclamações e insatisfações continuaram por parte das autoridades navais brasileiras a respeito da utilização das aeronaves *P-16* que operavam tanto embarcadas quanto a partir das bases em terra, afirmando-se que estas aeronaves em nada contribuíam nas operações navais da Marinha. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1991*. Arquivo da Marinha, p. II-27ss.

²⁷² MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1989*. Arquivo da Marinha, p. II-17.

²⁷³ *Ibidem*, p. II-19.

²⁷⁴ *Ibidem*, p. II-23.

incrementar²⁷⁵ a utilização dos helicópteros embarcados nas tarefas marítimas²⁷⁶ de alarme antecipado e detecção sonora de submarinos, conforme previam os planos de esclarecimento da Marinha.

É importante destacar que a aviação de patrulhamento baseada em terra exercia determinadas funções marítimas de defesa distante, e isso reforçava o posicionamento dos oficiais a respeito do controle da Marinha sobre o comando operativo destas aeronaves. Contudo, isso não significa que as autoridades da Marinha fossem contrárias à atuação da Força Aérea Brasileira no Atlântico Sul e litoral brasileiro, com o problema consistindo de fato no estabelecimento do binômio navio-avião conforme o pensamento naval que se estabelecia naquele contexto. Tanto é que o emprego das aeronaves *P-95 Bandeirantes* e das aeronaves *AT-26 Xavante* eram consideradas bastante proveitosas, com as suas limitações consistindo no fato destas aeronaves operarem baseadas em terra. Afirmando-se assim que a distância das aeronaves com os navios e o limitado período de tempo de voo não permitiam uma maior autonomia destes meios aéreos, comprometendo desta forma determinadas manobras navais. Portanto, é possível afirmar que havia o interesse por parte da Marinha em aprimorar o binômio navio-avião, sendo comum o indicativo de evidências que ilustrassem as desvantagens do emprego da aviação não embarcada. Entre estas desvantagens, destaque para o longo intervalo de tempo de resposta das aeronaves baseadas em terra, que se encontravam distantes das áreas que deveriam oferecer apoio aéreo aproximado.²⁷⁷

Dentre as principais dificuldades apontadas nas operações de ataque, enfatizou-se a limitação na capacidade de esclarecimento aéreo e na identificação de navios de superfície em alto mar – principalmente no período noturno. Tratava-se de uma deficiência que poderia ser diminuída com a aquisição de sensores de visão noturna

²⁷⁵ O aumento do emprego de helicópteros na Marinha do Brasil aumentou conseqüentemente a procura de novas aeronaves no mercado externo, abrindo margem para o prosseguimento de negociações de compra com a empresa britânica Westland. Com a previsão de aquisição de sete novos helicópteros *Super Lynx*, e modernização dos sete helicópteros *SAH-1 Lynx* em operação na Marinha brasileira. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1991*. Arquivo da Marinha, p. V-02.

²⁷⁶ Nos exercícios no mar os helicópteros empregados foram os *SAH-11 Lynx* armados com mísseis ar-superfície, *MAS Sea-Skua*, e os helicópteros *SH-3A Sea King* armados com *MAS Exocet AM-39*. Quanto ao emprego dos mísseis superfície-superfície *MM-40 Exocet*, estes eram lançados a partir das fragatas, mais precisamente da Fragata *União*, sobre alvos detectados e informados por um helicóptero *Lynx*. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1991*. Arquivo da Marinha, p. II-20.

²⁷⁷ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1991*. Arquivo da Marinha, p. II-27ss.

especiais e equipamentos MAGE, a serem instalados nos helicópteros embarcados. Conforme a avaliação dos analistas da Marinha nos exercícios de controle de área marítima limitada, as aeronaves P-95 demonstravam bons resultados nas operações de esclarecimento e de guerra no mar. Sempre com a Marinha tentando o intercâmbio de observadores com a Força Aérea Brasileira, propondo o embarque de oficiais da Esquadra nos P-95 – algo que, no ano de 1992, não seria admitido por parte da FAB.²⁷⁸ De modo geral, permaneceu a intenção de a Marinha brasileira empregar aeronaves orgânicas de asa-fixa nas ações de esclarecimento de superfície, cabendo aos helicópteros embarcados as funções de identificação e ataque.²⁷⁹

E assim, entendia-se que o incremento dos meios aéreos deveria incluir a aquisição de aeronaves de asa-fixa, por se tratar de um importante meio para garantir a superioridade aérea nas áreas que indicassem a previsão de operações anfíbias. Isso porque os helicópteros orgânicos da Marinha eram considerados insuficientes para o esclarecimento de área, inclusive contra qualquer ameaça submarina. Conforme os formuladores da estratégia naval brasileira esta deficiência tornava “(...) indispensável a utilização de aeronaves de asa-fixa [orgânicas] para o esclarecimento de superfície e a utilização do helicóptero armado para identificação e ataque.” (MARINHA DO BRASIL, 1991, p. II-12). Afirmando-se que as aeronaves de asa-fixa embarcadas poderiam oferecer apoio aéreo aos Fuzileiros da Esquadra na realização de assaltos anfíbios visando a projeção de poder, especialmente quando se tratando dos cenários de conquista de cabeçade-praia defendida. No entanto e apesar de estabelecido este pensamento voltado para a capacitação ofensiva da Marinha, havia limitações materiais navais e aeronavais para a existência de um poder naval realmente balanceado. Tanto os meios navais para o transporte – de tropas equipamentos e carros – quanto os carros de combate e viaturas anfíbias eram insuficientes²⁸⁰ neste período.²⁸¹ Com a ideia de defesa distante incluindo

²⁷⁸ No relatório ministerial de 1992, não há qualquer explicação do motivo desta não permissão aos oficiais observadores da Marinha de embarcarem nas aeronaves P-95. No documento consta apenas a seguinte referência: “Neste ano [de 1992] a FAB não permitiu o embarque de Oficiais observadores da MB, porém foi mantido o oferecimento de vagas nos navios da Esquadra (F [fragatas] e CT [contratorpedeiros]) para Oficiais da FAB, as vezes aceito por aquela Força.” Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1992*. Arquivo da Marinha, p. II-18.

²⁷⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1992*. Arquivo da Marinha, p. II-14-18.

²⁸⁰ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1989*. Arquivo da Marinha, p. II-33.

²⁸¹ É por conta disso que houve um certo otimismo com a prontificação do navio de desembarque de carros de combate *NDCC Duque de Caxias* em 1989, e a incorporação do navio de desembarque-doca *NDD Ceará*

a projeção de poder anfíbio, para a execução de operações especiais com o propósito de desgastar qualquer força militar agressora,²⁸² principalmente quando se tratando de alguma força militar da América do Sul.

3. A diversificação do poder naval brasileiro para a configuração de uma Marinha de águas azuis, verdes e marrons: cenários de atuação da Marinha do Brasil

3.1. O Atlântico Sul e a presença da Marinha na África: prioridades estabelecidas e pensamento político-estratégico

Os debates envolvendo a presença do poder naval brasileiro no Atlântico Sul foram elaborados no sentido de estabelecer quais deveriam ser os níveis de atuação da Marinha neste oceano. Neste sentido, é importante destacar que o Atlântico Sul foi – e continua sendo – a área prioritária de atuação da Marinha brasileira. A partir desta prioridade, as produções ideacionais voltaram-se para o aumento da presença naval brasileira no Atlântico Sul, com o objetivo de criar as condições de resposta rápida contra possíveis agressões ao Brasil. Isso, diante do fato de que os meios navais brasileiros disponíveis, da década de 1980 e início dos anos 1990, não eram suficientes para o controle do Atlântico Sul e negação de sua utilização por parte de outras Marinhas com maiores capacidades ofensivas. Realidade que fez com que a Marinha brasileira direcionasse inicialmente maior atenção para a defesa próxima de seu litoral, o que implicava no controle das águas marítimas mais críticas, ou indispensáveis, para a segurança do Brasil de maneira geral.

Assim, a defesa próxima de litoral representou uma segunda opção defensiva para as situações em que as medidas de defesa adiantada, distantes do território marítimo brasileiro, não fossem suficientes. Tratava-se, portanto, de um movimento associado à capacidade de intervenção naval avançada prevista para as situações de conflito no Atlântico Sul. Existia a possibilidade destas funções defensivas serem realizadas, de

prevista para o ano de 1990. Embarcações que geraram novas perspectivas para a realização das operações anfíbias, e também devido à agilidade e logística disponível a partir destes meios adquiridos. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1989*. Arquivo da Marinha, p. II-18s.

²⁸² MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1992*. Arquivo da Marinha, p. I-27.

forma combinada e complementar, com as medidas de defesa distante. Aqui, a operacionalização dos componentes defensivos – de defesa avançada e de defesa próxima – seriam aplicados de forma sucessiva, integrando as duas instâncias de combate. Em termos de manobras navais, acreditava-se que poderiam surgir situações que exigissem a articulação entre as ações de interdição avançada com as medidas de defesa próxima de litoral. De forma mais específica, na defesa das áreas litorâneas mais próximas, previu-se que diferentes manobras navais deveriam ser realizadas a partir do emprego de submarinos convencionais e/ou pelos meios de superfície – corvetas e fragatas – dotados de helicópteros embarcados. E isso explica o fator prioritário do Projeto das Corvetas da Classe *Inhaúma*, e do Projeto dos Submarinos da Classe *Tupi* dentro do Programa de Reaparelhamento da Marinha.²⁸³

Enfatizou-se também que a defesa próxima de litoral requeria vigilância e presença contínua no mar, por meio de ações militares de patrulhamento de áreas focais ou críticas – tanto em tempos de guerra quanto em tempos de paz. De acordo com a proposta de defesa litorânea, a guerra de minas foi incluída enquanto componente de defesa ativa na proteção de pontos estratégicos do litoral brasileiro, acompanhada pelo emprego de unidades de Fuzileiros Navais distribuídas e movimentadas entre pontos do litoral – conforme cada situação. Neste caso, o navio-aeródromo *Minas Gerais* deveria ser empregado conforme as condições no teatro de operações, podendo ser empregado tanto no âmbito da defesa próxima de litoral como na defesa distante.²⁸⁴ Estas situações de defesa distante reforçavam os argumentos da Marinha em obter a sua aviação de asa-fixa orgânica.²⁸⁵ E, em uma menor escala, previu-se neste sentido o emprego dos meios navais da Marinha para o controle de áreas marítimas em ações de proteção de comboios e/ou deslocamento de tropas e unidades navais.

²⁸³ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1992*. Arquivo da Marinha, p. I-27s.

²⁸⁴ *Ibidem*, p. I-28s.

²⁸⁵ Apesar da atuação conjunta da Marinha do Brasil com a Força Aérea Brasileira ser avaliada como positiva, existiam ressentimentos por parte das autoridades navais com a FAB. Destacou-se que o patrulhamento costeiro realizado pela Marinha nem sempre contava com o necessário apoio aéreo da FAB. Pensamento este que se agravou durante a Operação Atlântico de 1984, planejada e realizada pela FAB sem qualquer coordenação com a Marinha brasileira – algo que acabou reforçando entre os oficiais da Marinha a ideia de que a Operação Atlântico realizada pela FAB não atendia as necessidades de patrulhamento costeiro estabelecidas pela Marinha. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1984*. Arquivo da Marinha, p. I-11.

Tendo em vista uma série de limitações operacionais, a Marinha percebeu que a sua presença no continente africano poderia atender determinados aspectos da estratégia naval brasileira direcionada para o Atlântico Sul. Com isso, as autoridades da Marinha brasileira incentivaram sobremaneira as ações voltadas para uma maior aproximação com os países africanos, especialmente, com os países sul-atlânticos. É neste contexto que as Operações África se tornaram anuais no decorrer dos anos de 1980,²⁸⁶ com o propósito de estreitar os vínculos da Marinha do Brasil com as Marinhas dos países africanos. Para se ter uma dimensão desta aproximação e presença da Marinha brasileira na África, em 1988 os seguintes portos africanos foram visitados: porto de Lagos, na Nigéria; porto de Abidjan, na Costa do Marfim; e o porto de Monróvia, na Libéria. Além do estreitamento dos vínculos, pretendia-se obter informações estratégicas e operacionais particularmente sobre os portos, e também, o reconhecimento das áreas marítimas do Atlântico Sul que fossem de interesse da Marinha brasileira. Ademais, o continente africano representava para os militares brasileiros a conquista de novos mercados para os produtos e serviços do Brasil, sobretudo, na exportação de material bélico e nos serviços de construção²⁸⁷ e reparos navais que poderiam ser prestados pela Marinha do Brasil.²⁸⁸

Neste caso, algumas produções ideacionais podem ser identificadas nas monografias dos cursos de altos estudos militares da Escola de Guerra Naval, que abordavam a importância a África Ocidental para a estratégia naval brasileira. Com destaque para as formas de se estabelecer uma estratégia naval que aproximasse os interesses do Brasil tanto no Atlântico Sul quanto no continente africano. Desta forma, afirmou-se que o Atlântico Sul e conseqüentemente a costa ocidental africana eram

²⁸⁶ Na Operação África/1987 foram realizadas visitas aos portos africanos – entre os meses de fevereiro e março – por um Grupo-Tarefa constituído pela fragata *Defensora*, a fragata *União* e o submarino *Humaitá*. Sendo diversas as nacionalidades dos portos visitados: do Gabão – portos de Port-Gentil, e de Libreville; da Costa do Marfim – no porto de Abidjan; e Nigéria – no porto de Lagos. Ocasão que serviu de oportunidade para a Marinha brasileira realizar operações conjuntas com a Marinha nigeriana, em que foram empregados – por parte desta Marinha – diferentes meios navais, a exemplo da fragata *Aradu* (Meko Type 360), o navio-patrolha *Ekpe* (Lurssen FPB 57) e o navio de desembarque *Ambe* (LST RO-RO 1300), e uma aeronave *Lynx* baseada em terra – nessa operação a atuação do submarino *Humaitá* foi bastante elogiada em seus exercícios de imersão/submersão. Os exercícios com a Marinha da Nigéria foram considerados importantes sob o ponto de vista político, com o estreitamento dos vínculos entre os dois países. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1987*. Arquivo da Marinha, p. II-38s.

²⁸⁷ MARINHA DO BRASIL. Estado-Maior da Armada/EMGEPRON. *Programa de Cooperação MRE/MM com relação à África* [setembro/1993]. Arquivo da Marinha. Nº 85.217. Caixa: 685.

²⁸⁸ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1988*. Arquivo da Marinha, p. II-43.

essenciais para o Brasil e sua livre navegação naquele oceano. Nas palavras de Halmicar Costa Junior (1983): “Sabe-se que o mar representa para o Brasil o papel duplo de caminho da expansão ou de invasão”. Neste sentido, os contextos de paz deveriam ser vistos como uma oportunidade para a realização de estudos e avaliações estratégicas envolvendo situações hipotéticas de conflito. Estimulou-se assim a ideia de que o litoral africano serviria de linha defensiva avançada para o Brasil no Atlântico Sul, ideia esta que explicava a importância em se estabelecer uma maior aproximação com os países africanos que compunham a costa sul-atlântica.²⁸⁹ E assim, afirmou-se que a presença de países hostis naquele litoral deveria ser acompanhada pelos militares brasileiros de forma contínua, especialmente com relação aos soviéticos e chineses presentes na África.²⁹⁰ Do contrário, acreditava-se que o não acompanhamento das movimentações militares destes países no continente africano tornava a defesa do saliente nordeste brasileiro mais vulnerável aos ataques aeronavais adversários.²⁹¹

Com relação à Marinha dos Estados Unidos neste contexto, enfatizou-se a condução da política naval dos Estados Unidos para o Atlântico Sul e a sua interferência na formação da mentalidade da elite naval brasileira. Conforme Odilon Wollstein (1984) a ênfase dos Estados Unidos na guerra antissubmarino no Atlântico Sul era pautada na organização de zonas de patrulhamento adequado para este fim. Tendo em vista o aumento do alcance dos mísseis nucleares lançados pelos submarinos soviéticos, que posicionados ao sul do Tropic de Câncer poderiam atingir alvos em território dos Estados Unidos. Tratava-se de uma preocupação dos Estados Unidos em relação ao Atlântico Sul que perdurou até os anos finais da Guerra Fria, e que se somava a necessidade de garantir o livre tráfego marítimo e proteção do Canal do Panamá. Neste contexto, Wollstein apresentou preocupações com a proposta dos Estados Unidos de extensão da OTAN e formação de uma Aliança Atlântica ao sul, proposta esta reforçada

²⁸⁹ Dentre as áreas marítimas de maior importância estratégica no Atlântico africano, destaque para: o saliente noroeste africano entre Dakar no Senegal e Cabo Verde; o Golfo da Guiné entre Lagos, na Nigéria, e São Tomé e Príncipe, e mais ao sul em Luanda na Angola; e a faixa entre a Cidade do Cabo e Simon’s Town na África do Sul. E do lado brasileiro, foram enfatizadas as ilhas de Fernando de Noronha e da Trindade. Ver: WOLLSTEIN, Odilon Luiz. *A política norte-americana para o Atlântico Sul*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (9-A-25). Rio de Janeiro/1984, p. 44s.

²⁹⁰ COSTA JUNIOR, Hamilcar Lauria da. *A importância geopolítica da África Ocidental para a estratégia naval brasileira*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso de Comando e Estado-Maior (C-CEM). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (1-B-3). Rio de Janeiro, outubro/1983.

²⁹¹ COELHO, Dimas Lopes da Silva. O saliente nordeste brasileiro na estratégia da defesa continental. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro. V. 103. Nº 10/12. Out./dez. 1983, p. 09-33.

por conta do conflito das Falklands/Malvinas e que exigiu, a partir de então, maiores investimentos militares do Reino Unido no Atlântico Sul.²⁹²

Paralelamente a isso, nos anos de 1980 percebeu-se que a presença soviética no Atlântico Sul, com fins políticos e militares, era realizada pelos seus grandes navios pesqueiros e navios de pesquisa hidrográfica/oceanográficos – utilizados no reconhecimento de diferentes áreas marítimas. Naquele momento, o estabelecimento de uma zona de pesca no litoral africano aconteceu com o apoio de Guiné e de Angola. E aqui, Wollstein destaca que Angola era o país de maior influência soviética na região, com sua capital Luanda servindo de ponto de apoio para os navios de guerra e, principalmente, para as aeronaves de reconhecimento marítimo.²⁹³ Neste sentido, as monografias publicadas na Escola de Guerra Naval sugeriram que o Brasil deveria contrabalancear a influência soviética na África Austral a partir do estabelecimento de parcerias e acordos comerciais. Foi neste contexto que o Brasil, em 1980, reconheceu a SWAPO – South West Africa People’s Organization – como legítima e única representante do povo namíbio. Iniciativa que serviu de referência para o início do estreitamento das relações do Brasil com aquele país nas décadas posteriores.²⁹⁴ Em linhas gerais, o Brasil manteve um diálogo com os países africanos no sentido de procurar estabelecer interesses mútuos entre os países sul-americanos/africanos em relação ao Atlântico Sul, e também afastar os desdobramentos das confrontações entre as superpotências na região.²⁹⁵

No ano de 1987 foram intensificadas as atividades do Programa de Cooperação do Ministério das Relações Exteriores e Ministério da Marinha com relação à África. Os entendimentos entre o Ministério das Relações Exteriores e Ministério da Marinha do Brasil elaboraram aquilo que se chamou de Rede de Cooperação Marítima do Brasil com os Países Africanos de Língua Portuguesa. E que tinha como proposta o oferecimento de

²⁹² WOLLSTEIN, Odilon Luiz. *A política norte-americana para o Atlântico Sul*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (9-A-25). Rio de Janeiro/1984, p. 37s.

²⁹³ *Ibidem*, p. 39s.

²⁹⁴ Em 1991, o governo da Namíbia solicitou o auxílio da Marinha do Brasil para a demarcação de suas fronteiras laterais marítimas e para a organização de sua Armada. Ver: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Meados da década de 70 até os dias atuais. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002, p. 83.

²⁹⁵ GONÇALVES FILHO, Antonio Serafim. *A conjuntura internacional no sul da África*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (5-B-46). Rio de Janeiro/1982, p. 39.

cursos, a serem realizados no Brasil, para oficiais e não-oficiais das Marinhas dos países africanos lusófonos, além de prever a prestação de assistência técnica brasileira às Marinhas Mercantes daqueles países. A partir desta proposta de maior parceria com os países africanos, em julho de 1987 uma Comitativa Militar Angolana de Alto Nível visitou as organizações da Marinha do Brasil no Rio de Janeiro e em Brasília. Comitativa chefiada pelo Contra-Almirante Antônio José Condessa de Carvalho, Comandante da Marinha de Guerra Popular de Angola, e que visitou o Brasil de acordo com as diretrizes da Política Nacional de Exportação de Material de Emprego Militar (PNEMEM)²⁹⁶ – este episódio tornou evidente o interesse da Marinha brasileira em oferecer material e serviços para aquele país.

Na medida em que aumentavam as conversações para a exportação de material e prestação de serviços no setor naval, no início dos anos 1990, foram realizados estudos sobre as possibilidades da Marinha do Brasil prestar apoio à República da Namíbia²⁹⁷ na formação naval da sua Força de Defesa. Após firmados os propósitos e requisitos para o desenvolvimento de um programa de apoio à Namíbia, percebeu-se naquela ocasião a oportunidade de exportação de navios-patrolha para aquele país, como também, a prestação de uma série de serviços: serviços hidrográficos, serviços na área de formação de pessoal e de implementação de infraestrutura de apoio, e o fornecimento de máquinas e equipamentos. Em 1992 um grupo de técnicos brasileiros – composto por oficiais do Estado-Maior da Armada, da Diretoria de Engenharia Naval, e da Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM) – realizou uma visita à Namíbia. Assim, a Marinha brasileira se propôs a criar junto ao governo da Namíbia o componente naval de sua Força de Defesa em um programa desenvolvido sob a supervisão do Estado-Maior da Armada. E somando-se a isso, encaminhou-se para a EMGEPRON a autorização de exportação de material de emprego militar, com a aprovação imediata de 97 exportações de diversos tipos de material militar, estando outras 11 em processo de avaliações e negociações preliminares.²⁹⁸

²⁹⁶ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1987*. Arquivo da Marinha, p. I-28.

²⁹⁷ Em 1993 foi realizada a segunda etapa da missão de Apoio Naval à República da Namíbia, seguida por um acordo bilateral entre o Brasil e a Namíbia que previa o levantamento hidrográfico das águas jurisdicionais e a demarcação das fronteiras marítimas da Namíbia. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1993*. Arquivo da Marinha, p. I-07.

²⁹⁸ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1993*. Arquivo da Marinha, p. I-07s.

Com efeito, a Marinha do Brasil era contrária à criação de uma entidade internacional ou de defesa coletiva para a área correspondente ao Atlântico Sul.²⁹⁹ Pensamento este que se cristalizou ainda nos anos 1980, em um momento que a presença naval soviética no Atlântico Sul não era mais vista como ameaçadora. Desta forma, o pensamento naval brasileiro manteve-se ancorado nas decisões governamentais que previam uma maior aproximação e presença do Brasil no continente africano. Na visão da Marinha brasileira, tratava-se de uma oportunidade para estabelecer um melhor convívio com os militares daquele continente, e também uma forma de se criar canais para a troca de informações. Para isso, promoveu-se o intercâmbio entre as Forças Armadas dos países africanos com litoral no Atlântico Sul por meio da troca de visitas de autoridades militares e de comitivas de oficiais, enfatizando-se neste caso a divulgação da indústria brasileira de material bélico. Além da troca de informações de interesse comum entre os militares brasileiros e africanos de modo geral, ofereceu-se aos oficiais africanos de diferentes nacionalidades a possibilidade de cursarem nas instituições navais de ensino da Marinha do Brasil. Neste processo de aproximação, as visitas de navios brasileiros em portos africanos foram frequentemente estimuladas, com estágios a bordo destes navios sendo oferecidos aos oficiais de nacionalidade africana durante as visitas, principalmente, quando se tratando do navio-escola *Brasil*.³⁰⁰

3.2. As regiões da Amazônia e do Pantanal: atuação da Marinha nas águas interiores do Brasil, aprestamento das forças para emprego fluvial e Operações Ribeirinhas

Desde o período colonial a Marinha portuguesa havia realizado as primeiras incursões no rio Amazonas. Iniciativas estas que se intensificaram com o Brasil independente e com a criação de uma pequena força fluvial para atuar na região. De acordo com o ex-Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira, sempre foi de conhecimento, por parte dos governos brasileiros, a intenção de manter abertas as vias fluviais tendo em vista as limitações de infraestrutura das estradas

²⁹⁹ MARINHA DO BRASIL. Estado-Maior da Armada. *Projeto do Sistema Naval Interamericano de Defesa Nuclear*. Proposto pela Marinha peruana em 1987. Arquivo da Marinha. Nº 70.771. Caixa: 188. Em resposta ao Adido Naval peruano no Brasil: “A Marinha do Brasil, face a considerações de ordem estrutural, não considera oportuna a implementação de um sistema interamericano de defesa nuclear passiva.”

³⁰⁰ GONÇALVES FILHO, Antonio Serafim. *A conjuntura internacional no sul da África*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (5-B-46). Rio de Janeiro/1982, p. 40-44.

no Amazonas – enfatizando, desta forma, a importância da construção da estrada Transamazônica. E ainda, conforme o almirante Mauro Cesar, naquela região o que realmente funciona são os rios, afirmando que “(...) uma via fluvial bem construída poderia ser um meio de transporte menos poluente que qualquer outro.”³⁰¹ Contudo, e apesar dos interesses históricos mencionados acima, a Marinha brasileira intensificou as suas ações de presença na região amazônica a partir dos anos de 1980. Medidas que se deram por conta das transformações conjunturais delimitadas pelo final da Guerra Fria e o surgimento de novas ameaças, e que de certa forma tinham relação com o aumento das intensões de internacionalização da Amazônia por parte das potências militares ocidentais.

Sabe-se, com base nos elementos destacados anteriormente, que a preparação do poder naval brasileiro entre os anos de 1980 e início da década de 1990 manteve sua finalidade defensiva. E que apontava, sobretudo, para a integridade terrestre e marítima do Brasil em um cenário de ameaças não delimitadas, pautadas apenas em hipóteses de conflito. Com isso, a Marinha pensou sua estratégia a partir de quatro cenários diferentes: (i) de *contenciosos com grandes potências*, que poderiam agir unilateralmente tendo como justificativa as questões de proteção ambiental – e que seriam nada mais nada menos que uma forma de se ter acesso aos recursos naturais do país; (ii) de *conflitos regionais*, que exigiriam a capacidade de projeção do poder naval/aeronaal e anfíbio – com este segundo cenário fazendo com que a Marinha pensasse a sua capacidade de mobilidade das forças terrestres, bem como, a capacidade de transporte e desembarque destas forças com rapidez, para assim prover apoio de fogo e logístico; (iii) de *conflitos fronteiriços irregulares*, na qual o Brasil seria ameaçado por ações irregulares originárias dos países vizinhos por conta de conflitos internos ou atividades ilícitas – guerrilha, produção e tráfico de drogas, contrabando; e (iv) para as *questões de ordem interna* – a exemplo da Amazônia – no combate de possíveis focos guerrilheiros e na necessidade de transporte hidrográfico nas regiões fluviais navegáveis atuando de modo conjunto com o Exército (FLORES, 1990, p. 13-20).

Com isso, e além das manobras navais e de presença no Atlântico Sul, a partir dos anos de 1980 os cenários fluviais e ribeirinhos tornaram-se mais relevantes estrategicamente no pensamento naval brasileiro. No 4º Distrito Naval e no 6º Distrito

³⁰¹ Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1995-1998), Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira. Rio de Janeiro, 20 de junho de 2019.

Naval – correspondentes respectivamente à região amazônica e região do pantanal – enfatizou-se uma maior aproximação da Marinha com o Exército. Especialmente, quando se tratando de operações conjuntas e de transporte de tropas do Exército pela Marinha, com o objetivo de ocupar e controlar as áreas ribeirinhas – operações que nem sempre contavam com a atuação dos fuzileiros navais.³⁰² Se por uma lado estes dois teatros proporcionavam boas relações entre a Marinha e o Exército, por outro, existiam reclamações da Marinha sobre a indisponibilidade de aeronaves por parte da FAB. Por exemplo, em 1987 a Força Aérea Brasileira não disponibilizou aeronaves para o transporte dos Fuzileiros Navais da Esquadra e do equipamento e material necessário para as operações fluviais da Amazônia e Pantanal daquele ano, resultando assim algumas limitações operacionais.³⁰³ Para a Marinha, este episódio inserido em uma situação de real combate poderia comprometer gravemente a atuação da Marinha e do Exército naquelas duas regiões.

A região de fronteira brasileira, se referindo especialmente à Amazônia, é entendida pela Marinha como uma região de ameaças de baixa intensidade. Neste sentido, o almirante Mario Cesar Flores (1990) destacou que os conflitos fronteiriços irregulares afetariam mais o Exército e a Força Aérea do que a Marinha. Realidade esta que implicaria, segundo o almirante Flores, na necessidade de a Marinha se preparar para operar isoladamente ou em cooperação com outras forças militares na região. Mais precisamente, esta cooperação poderia acontecer com o Exército e a Força Aérea, ou então, com as forças policiais nas regiões fronteiriças cuja a configuração fluvial permitisse o uso de navios/embarcações e o emprego de táticas envolvendo tripulações profissionais da Marinha. De modo geral, a Amazônia, e os seus acessos fluviais, é uma região que gerou e continua gerando preocupações para a Marinha, com isso podendo ser percebido na orientação básica da Marinha em referência ao controle das águas interiores do país. Tanto é que a segurança das instalações e meios relacionados com o transporte hidroviário foram inseridos nas questões de segurança interna, prevendo-se neste caso a capacitação da Marinha brasileira de realizar operações antiguerrilha em áreas fluviais (FLORES, 1990, p. 19-22).

³⁰² MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1987*. Arquivo da Marinha, p. II-29.

³⁰³ *Ibidem*, p. II-37.

É importante mencionar que em águas fluviais, na Amazônia e no Pantanal, conforme a estrutura militar de guerra brasileira, as operações fluviais são consideradas um Teatro de Operações Terrestres (TOT). Desta forma, a força fluvial da Marinha, que atua nestes dois cenários, torna-se uma força componente do TOT comandado por um Oficial-General do Exército. Assim, estabeleceu-se que em águas fluviais a Marinha brasileira terá uma força componente subordinada a um Oficial-General do Exército.³⁰⁴ Neste sentido, e de acordo com Alexandre Jauhar Cardoso (2008), as Operações Ribeirinhas, realizadas na Amazônia e no Pantanal, combinam as diferentes características de operações terrestres, navais e aéreas – algo que inevitavelmente demanda o emprego de táticas e técnicas específicas, bem como a organização de equipamentos adaptados para aquele ambiente.

Mais especificamente nas Operações Ribeirinhas de 1989, foram realizados estudos por um Grupo de Trabalho formado pelo 4^a Distrito Naval e Flotilha do Amazonas com o propósito de avaliar a condução dessas operações na região amazônica – considerou-se nestes estudos todos os aspectos situacionais da região, com o objetivo de aprimorar a doutrina e os procedimentos nesse tipo de operações. A partir dos resultados destes estudos, salientou-se a necessidade de obtenção e/ou construção de um número maior de meios fluviais de transporte de tropas tanto para o 4^o Distrito Naval quanto para o 6^o Distrito Naval. Assim, destacou-se também a capacidade de transporte dos helicópteros empregados pela Marinha, que poderiam transportar 13 homens armados e equipados nas regiões da Amazônia e Pantanal – regiões estas avaliadas pela Força de Fuzileiros da Esquadra como áreas de características peculiares.³⁰⁵ Neste sentido, em 1990, a Escola de Guerra Naval participou do I Ciclo de Estudos Militares da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército – ECEME. Durante este evento, foi debatida a realização de exercícios envolvendo o emprego de uma Força Terrestre Anfíbia composta pelas três Forças Armadas. Na simulação de cenários, previu-se entre as escolas de altos estudos militares – a ECEME, a ECEMAR, e a EGN – a realização de exercícios

³⁰⁴ Entrevista realizada com o ex-Chefe da Divisão de Política e Planejamento Estratégico do Estado-Maior da Armada (2000-2003), Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Eduardo Alves de Almeida. Rio de Janeiro, 13 de junho de 2019.

³⁰⁵ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1989*. Arquivo da Marinha, p. II-35.

conjuntos, estabelecendo-se assim o que deveriam ser os “Fundamentos do Planejamento de uma Operação Anfíbia” para uma atuação brasileira interforças.³⁰⁶

Conforme assinalou o almirante Mario Cesar Flores (2019), as preocupações com a Amazônia estiveram presentes no pensamento naval brasileiro durante os últimos 50 anos. Manifestando neste sentido que a Marinha brasileira esteve preocupada com a sua presença na Amazônia muito antes do período em que ele havia sido Ministro da Marinha durante o governo Collor. E, quando era Ministro da Marinha, Flores prestou atenção para aquilo que ele chamou de “ação parapolicial para controlar as vias fluviais da região”. Sendo assim, e considerando o fato de que a Marinha não havia tido qualquer problema realmente militar na região, manteve-se a ideia de que o patrulhamento naval deveria ser constante para satisfazer as necessidades de segurança daquela região.³⁰⁷ Inclusive, neste sentido, aumentaram as produções ideacionais a respeito do pensamento político-estratégico da Marinha para a região e a forma de se operar na região amazônica envolvendo o emprego dos fuzileiros navais.

Ainda nos anos 1980, percebe-se na Marinha um maior direcionamento das atenções para o aprestamento das Forças para Emprego Fluvial,³⁰⁸ com os debates produzidos abordando quais deveriam ser as características dos navios para o transporte de tropas na região amazônica. Isso porque os meios fluviais empregados, naquele momento, não atendiam as necessidades de mobilização da Marinha brasileira, o que limitava a sua atuação quando se tratando das águas interiores pertencentes ao 4º Distrito Naval. Entendia-se desta forma que o transporte de tropas nas corvetas e navios de patrulha-fluvial tornavam a tropa exposta ao tempo e totalmente vulnerável a ataques vindos tanto das margens quanto de outras embarcações. E na região do pantanal correspondente ao 6º Distrito Naval, a Marinha brasileira contava, por exemplo, com apenas dois navios de transporte fluvial adequados, estas mesmas embarcações apoiavam o Comando Militar do Oeste no transporte tático das unidades do Exército.³⁰⁹

³⁰⁶ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1990*. Arquivo da Marinha, p. I-07.

³⁰⁷ Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha (1990-1992), Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores. Rio de Janeiro, 15 de julho de 2019.

³⁰⁸ Em 1984 o Estado-Maior da Armada criou o Comando Combinado na Amazônia; e em 1985 foi criado o Grupamento de Fuzileiros Navais de Manaus. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1984*. Arquivo da Marinha, p. VII-36ss.

³⁰⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1987*. Arquivo da Marinha, p. I-09s.

Em entrevista, Mario Cesar Flores lembrou de um importante episódio de quando havia frequentado o curso de Comando e Estado-Maior da Marinha dos Estados Unidos, no *Naval War College* em 1969. Nas palavras do almirante Flores:

“(...) no período em que estive nos Estados Unidos, eu ouvi com certa frequência, nas conferências e por parte de alguns oficiais americanos que tinham experiência no [conflito do] Vietnã, um forte debate sobre os conflitos fluviais [daquela guerra]. (...) Os militares americanos mostravam que o conflito nos rios não era entre navios armados, até porque os vietnamitas naquele momento não tinham navios.” (FLORES, 2019).

Neste sentido, Mario Cesar Flores afirmou que nos cenários de conflito fluvial durante a Guerra do Vietnã, o emprego de navios concentrou-se no transporte de pequenas tropas terrestres que eram desembarcadas e, a partir de então, seguiam as operações em terra. Este pensamento estratégico-operacional modificou a forma da Marinha brasileira pensar as operações fluviais. Com isso, quando se fala em treinamento da Flotilha do Amazonas, fala-se em operações fluviais, com estas operações podendo ser realizadas com os fuzileiros navais e/ou com as forças do Exército. E ainda, de acordo com Mario Cesar Flores, estabeleceu-se que as operações de guerra em si aconteceriam em terra, ficando sob responsabilidade dos navios o transporte e a garantia de apoio logístico, desconsiderando-se desta forma a hipótese de um conflito entre navios para o controle dos rios.³¹⁰

Considerando os fatores estratégicos mencionados, entende-se que as forças de emprego fluvial naquele contexto eram insuficientes, e que inclusive enfrentavam limitações e deficiências por conta da obsolescência da maioria dos seus navios. Realidade que, conforme o Estado-Maior da Armada, era uma consequência da demora no recebimento de peças sobressalentes para a manutenção destas embarcações fluviais.³¹¹ As embarcações de apoio logístico apresentavam desgastes e fragilidade nos seus sistemas de propulsão, o que impossibilitava estes navios de alcançarem altas velocidades.³¹² Portanto, naquele cenário fluvial de atuação da Marinha, identificou-se uma série de deficiências no preparo de suas forças envolvendo a capacidade de

³¹⁰ Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha (1990-1992), Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores. Rio de Janeiro, 15 de julho de 2019.

³¹¹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1985*. Arquivo da Marinha, p. I-09.

³¹² *Ibidem*, p. I-09.

transportes táticos e logístico, meios de comunicação, e dos sistemas instalados nas embarcações empregadas no 4º Distrito e 6º Distrito Navais. Limitações estas que eram identificadas na medida em que aumentava a frequência das Operações Ribeirinhas realizadas tanto na Amazônia quanto no Pantanal.³¹³ Neste sentido, é importante destacar que estas operações, além de preparar os meios fluviais, pretendiam também levantar informações relevantes a respeito dos diversos rios da região amazônica e pantanal. Lembrando que a crescente presença da Marinha brasileira, especialmente, na região amazônica serviu para sustentar uma série de insatisfações por parte da Marinha envolvendo a sua dependência logística com a Força Aérea Brasileira para a realização de determinados exercícios fluviais, assim como acontecia em alguns exercícios marítimos no Atlântico Sul.³¹⁴

De toda forma, o final da Guerra Fria fez com que as Forças Armadas repensassem a estratégia de Defesa Nacional, e por conta disso o cenário amazônico recebeu maior atenção por parte dos militares brasileiros. Neste caso, a Marinha enfatizou a importância do controle das águas interiores do país, com a utilização de navios pequenos e de embarcações de portes diversos, em número suficiente, para o patrulhamento dos rios e atuação em situações críticas de conflito. Além da utilização destas embarcações, a atuação da Marinha não se restringiu ao patrulhamento fluvial, empregando também helicópteros de apoio naval. Helicópteros estes que estendiam o raio operacional da Marinha nas áreas mais restritas e de difícil acesso da região. E, com relação à proteção das instalações e meios de transporte hidroviário, o emprego das forças navais inseriu o Corpo de Fuzileiros Navais nas operações em ambiente fluvial para a neutralização de eventuais ações de guerrilha, com isso os fuzileiros navais poderiam contribuir com as operações realizadas pelo Exército brasileiro naquele ambiente. Assim, a capacidade anfíbia poderia atuar de forma combinada com a capacidade logística e de mobilidade da Marinha, de modo que conseguisse atender as características singulares de combate na Amazônia (FLORES, 1990, p. 22ss).

³¹³ Em 1985, no 4º Distrito Naval foram realizadas três Operações Ribeirinhas, sendo duas de menor porte (a Leão I e II) e outra de maior envergadura envolvendo a Força de Fuzileiros Navais da Esquadra (a Ribeirex). Quanto às operações realizadas neste mesmo ano no 6º Distrito Naval, também foram realizadas três Operações Ribeirinhas (a Ribeirex e a Alagados) com ênfase nos exercícios noturnos, e emprego de aeronaves para o transporte de tropas. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1985*. Arquivo da Marinha, p. II-27.

³¹⁴ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1985*. Arquivo da Marinha, p. II-27.

Por outro lado, apontou-se para o fato de existirem limitações financeiras na Marinha que refletiam diretamente na redução dos efetivos nas Operações Ribeirex realizadas na Amazônia e no Pantanal. Limitações financeiras que devem ser inseridas no contexto, anteriormente apresentado, de crise econômica do país, sentida com maior intensidade nos anos iniciais da década de 1990. Contudo, esta realidade não impediu necessariamente a participação da Força de Fuzileiros da Esquadra em seus exercícios realizados na região amazônica e no pantanal mato-grossense – com os seus efetivos sendo dimensionados muito mais em função da disponibilidade do transporte aéreo prestado pela FAB. Neste sentido, o 4º Distrito Naval manteve a realização de duas Operações Ribeirinhas no Estado do Amazonas: a Operação Leão no Rio Solimões, nas proximidades de Manacapuru; e a Operação Ribeirex Amazonas, nas proximidades de Itacoatiara. E também foram mantidas as Operações Ribeirinhas realizadas no 6º Distrito Naval³¹⁵ com a participação da Flotilha do Mato Grosso e do Grupamento de Fuzileiros Navais de Ladário.³¹⁶ Estas operações, de certa maneira, serviram de resposta para as produções ideacionais que se intensificavam a respeito das atividades a serem desenvolvidas pela Marinha na Amazônia, especialmente, em decorrência da presença de forças militares extrarregionais nos países amazônicos que fazem fronteira com o Brasil. Para a Marinha brasileira, tratava-se de uma crescente preocupação que inclusive se somava ao ativismo das organizações não-governamentais internacionais sobre o pertencimento, ou não, da Amazônia ao Brasil.³¹⁷

Por fim, afirmou-se que o dimensionamento destas forças da Marinha na Amazônia não precisaria ser de grande porte. Entendia-se que a mobilidade naval permitiria, caso fosse necessário, o reforço da região com as unidades de Fuzileiros Navais de outros Distritos Navais – distritos navais que também poderiam mobilizar embarcações e helicópteros para diferentes áreas. Neste sentido, as lanchas de diversos portes serviam para os exercícios de policiamento e patrulhamento em águas próximas

³¹⁵ Paralelamente aos exercícios da Armada, os Fuzileiros Navais da Esquadra realizavam exercícios no Rio Paraguai em conjunto com a Marinha do Paraguai, durante as Operações NINFA. Sendo realizadas operações de infiltração fluvial e antiguerrilha em ações ribeirinhas, como forma de oferecer uma maior familiarização dos fuzileiros navais com aquela região e os meios de patrulhamento fluvial empregados. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1988*. Arquivo da Marinha, p. II-47.

³¹⁶ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1991*. Arquivo da Marinha, p. II-30.

³¹⁷ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1993*. Arquivo da Marinha, p. I-37.

aos portos e interiores fluviais. Ademais, se tratavam de elementos estratégicos que justificavam a disposição de uma Força Fluvial na Amazônia composta pelos navios-patrolha da FlotAm – Flotilha do Amazonas. Com isso, compreendia-se com certa naturalidade a importância do uso de embarcações civis nas regiões fluviais para o transporte de pessoal e material militar, e também combustível e insumos alimentícios em geral. Assim, as embarcações menores foram direcionadas para o patrulhamento e deslocamento tático de frações de tropas na região. Tanto é que a garantia de acesso dos rios, para a mobilização de tropas e transporte de suprimentos, tornou-se algo indispensável para a atuação da Marinha na Amazônia, considerando que eram – e continuam sendo – poucas e quase inexistentes as estradas na região amazônica (FLORES, 1990, p. 33s).

4. Balanceamento das capacidades do poder naval brasileiro nos projetos da Marinha: as corvetas da Classe *Inhaúma*, os submarinos da Classe *Tupi* e o submarino de propulsão nuclear

4.1. Por uma Marinha de superfície: o projeto das corvetas da Classe *Inhaúma* para a escolta da Esquadra brasileira

A partir da exposição dos fatores que influenciaram na formulação da estratégia naval brasileira, entende-se que ao serem delimitados os cenários de atuação da Marinha a Diretoria de Engenharia Naval procurou atender as demandas solicitadas pelo Estado-Maior da Armada. Com efeito, o desenvolvimento tecnológico deveria acompanhar as linhas centrais do pensamento naval brasileiro que previam uma maior diversificação das capacidades da Marinha. Lembrando que a conjugação tecnologia e política não devem ser consideradas como algo indissociável, tanto que o pensamento autonomista na Marinha apontava para a necessidade de se desenvolver a área da indústria naval de maneira geral. Portanto, para se compreender a configuração do poder naval brasileiro é importante identificar os projetos navais que serviam de sustentação para a continuidade desta linha de pensamento, não limitada apenas aos espaços institucionais e não institucionais da Marinha de produções ideacionais. Com isso, entende-se que as ideias definem a estratégia que posteriormente informa os programas navais da Marinha. Embora a proposta desta tese não seja necessariamente apresentar a consecução dos programas navais neste período, é importante apresentar os complexos fatores que

compõem os setores de elaboração de projetos navais e as parcerias com empresas que forneceram os subsídios para a concretização destas ideias nos trabalhos realizados na construção das embarcações da Marinha brasileira.

As recorrentes insatisfações das autoridades da Marinha brasileira no contexto das transições político-econômicas ecoaram também na Diretoria de Engenharia da Marinha, que sofreu diretamente com as crescentes retrações orçamentárias naquele período. Na Marinha, os reflexos da crise econômica brasileira foram sentidos no início dos anos de 1980, com a falta de oficiais do Corpo de Engenheiros e Técnicos Navais para o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Esta realidade fez com que os debates fossem recorrentes a respeito do aumento dos efetivos de oficiais no Arsenal em quantidade e qualidade, de forma que conseguissem dar continuidade aos projetos da Marinha. Tratava-se de uma constante preocupação, que caso não fosse atendida, poderia comprometer os projetos em andamento no AMRJ.³¹⁸ Foi o caso do projeto de construção das corvetas da classe *Inhaúma* que exigiu o acompanhamento técnico-contratual de construção destas corvetas, inicialmente a *Inhaúma* no AMRJ e a *Júlio de Noronha*³¹⁹ no Estaleiro Verolme.³²⁰ Acompanhamento técnico que envolvia a análise dos planos de construção e de integração destas plataformas, e a atualização e controle da configuração de seu material. Neste sentido, algo semelhante aconteceu também na elaboração do projeto e na construção dos novos submarinos no Brasil. Os preparativos para a construção do submarino *Tamoio* no AMRJ precisaram de um acompanhamento técnico-contratual,³²¹ assim como, outros

³¹⁸ A partir de 1992, para não sobrecarregar o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro nas atividades de reparo, o 2º Distrito Naval iniciou a realização da manutenção dos navios de transporte de tropas. Algo que não incluiu os serviços referentes à manutenção das turbinas à vapor dos navios da Marinha, devido ao fato deste distrito não dispor de mão de obra especializada. E desta forma, considerou-se a possibilidade de reparo destes equipamentos por intermédio de subcontratos com empresas privadas. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1992*. Arquivo da Marinha, p. II-05.

³¹⁹ Com relação a construção das quatro corvetas da Classe *Inhaúma*: a corveta *Inhaúma*, primeira da série das quatro a serem construídas, teve a sua construção iniciada no AMRJ em 23 de setembro de 1983; a corveta *Jaceguai*, segunda da série, teve sua construção iniciada em 15 de outubro de 1984, também no AMRJ; e as corvetas *Júlio de Noronha* e *Frontin* tiveram as suas construções iniciadas no Estaleiro Verolme em dezembro de 1987. Ver: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Meados da década de 70 até os dias atuais. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002, p. 41.

³²⁰ A Ishikawajima do Brasil não teve a sua licitação aprovada para a construção das corvetas da classe *Inhaúma*. Ver: MARINHA DO BRASIL. Diretoria Geral do Material da Marinha. *Construção de Corvetas. Capacidade Técnica. Licitação Nº 024/85*. Ishikawajima do Brasil – Estaleiros Ishibrás S.A. Arquivo da Marinha. Nº 71.392. Caixa: 220.

³²¹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1988*. Arquivo da Marinha, p. V-12-19.

projetos secundários a exemplo da construção do navio-tanque no Estaleiro Ishibrás/RJ.³²²

No entanto, e apesar dos limitados recursos destinados ao desenvolvimento da indústria naval brasileira, o projeto das corvetas da Classe *Inhaúma* despertou considerável entusiasmo, sobretudo, entre os militares autonomistas. Entusiasmo este frequentemente publicado nos artigos das revistas militares, por meio de personagens diretamente envolvidos nos projetos navais da Marinha, a exemplo do ex-Diretor de Engenharia Naval, o engenheiro naval, Contra-Almirante Armando de Senna Bittencourt.³²³ Entre as revistas de maior circulação de conteúdos com esta abordagem industrializante/autonomista destaque para a *Revista Marítima Brasileira*³²⁴ e para a *Revista do Clube Naval*³²⁵. Em artigo publicado na Revista Marítima Brasileira, no ano de 1990, Armando Bittencourt fez algumas colocações que de certa maneira expressavam o que se esperava do projeto das corvetas da Classe *Inhaúma* entre os militares autonomistas da Marinha. Nas palavras do almirante Bittencourt:

“Já se percebe que não existe a obtenção rápida, nem navio de guerra barato e eficaz. Ao percorrer as fases do exercício do reaparelhamento para as corvetas da Classe *Inhaúma*, sem dúvida, obteve-se uma capacitação. Atingiu-se um nível potencial de conhecimento, superior ao que se tinha antes. Desse novo patamar se vê melhor e mais longe e (...) se poderá atingir novos estágios de conhecimento. (...) A obtenção de navios de guerra é um processo longo e complexo que remete à própria essência do Poder Naval.” (BITTENCOURT, 1990, p. 28).

Mesmo com a reprodução destas percepções positivas, é necessário observar que o projeto das corvetas apresentou limitações por não ter conseguido atender os prazos

³²² Com relação a construção do navio-tanque pelo Estaleiro Ishibrás, em contrato firmado no ano de 1988, identificou-se algumas dificuldades de encomenda de equipamentos para o estaleiro, tanto no Brasil quanto no exterior. Atrasando assim a construção deste navio que viria a ser nomeado de *Almirante Gastão Motta G-23*, e comissionado em 1991. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1988*. Arquivo da Marinha, p. V-41-47.

³²³ Em entrevista, o almirante Bittencourt reforçou seu pensamento autonomista em relação ao desenvolvimento da indústria naval brasileira, ressaltando de modo recorrente a importância de a Marinha brasileira manter as atividades de elaboração dos projetos navais e de construção naval no país. Mostrando-se preocupado com os riscos de os conhecimentos adquiridos na área da engenharia naval não serem continuados e aprimorados e assim se perderem entre as diferentes gerações de engenheiros navais da Marinha. Entrevista realizada com o ex-Diretor de Engenharia Naval da Marinha do Brasil (1990-1998), Vice-Almirante Armando Senna Bittencourt (Engenheiro Naval). Rio de Janeiro, 13 de julho de 2019.

³²⁴ Ver: BITTENCOURT, Armando de Senna. As novas corvetas e sua contribuição para o futuro da Marinha. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 110 nºs 7/9. Jul./set. 1990, p. 17-28.

³²⁵ Ver: BITTENCOURT, Armando de Senna. Os nossos navios. *Revista do Clube Naval*. Ano 104. Nº 287/288. 1993, p. 52s.

estabelecidos dentro do planejamento das construções navais da Marinha.³²⁶ A construção das corvetas aconteceu com atrasos, que se prolongaram conforme eram identificados os problemas no desempenho de seus protótipos.³²⁷ Em algumas avaliações realizadas pela engenharia da Marinha apontou-se para a necessidade de formulação de um reprojeto para as corvetas da Classe *Inhaúma*. Em meio a isso, existiu inclusive uma proposta prevendo a apresentação de uma nova série de corvetas aprimoradas a serem construídas ainda na década de 1990. Aprimoramento que consideraria a correção dos erros cometidos na construção das corvetas da Classe *Inhaúma*, e também a instalação de novos sistemas de míssil antiaéreo, os mesmos instalados nas fragatas da Classe *Niterói* durante a modernização destes navios.³²⁸ Assim, a elaboração do reprojeto das corvetas da Classe *Inhaúma* estabeleceu a substituição dos equipamentos de fabricação descontinuada por equipamentos em linha de produção, tratava-se de uma decisão ancorada na ideia de construção de uma quinta corveta desta classe³²⁹ e que seria a corveta da Classe *Barroso*.

Para se compreender melhor as dificuldades enfrentadas na Marinha, apesar das corvetas *Inhaúma* terem atendido os requisitos estabelecidos em seu projeto, durante as provas destas embarcações percebeu-se a necessidade de alguns aspectos do projeto serem reformulados. Identificando-se assim insuficiências pontuais, e que deveriam ser eliminadas no decorrer da construção das demais corvetas desta mesma classe. Deste modo, reforçou-se que determinados fatores poderiam ser eliminados somente com um novo reprojeto, inclusive para alguns engenheiros era totalmente desaconselhável

³²⁶ De modo ilustrativo e para se ter uma ideia a respeito do empenho da DEN, a mão de obra da Diretoria de Engenharia Naval no projeto das corvetas *Inhaúma* aumentou significativamente nos anos finais da década de 1980, crescendo de 15,81% em 1987 para 21,24% em 1988. Nas atividades que envolviam sobretudo a Garantia de Qualidade e montagem destas embarcações. Sendo direcionada uma maior atenção em 1989 para as corvetas *Julio de Noronha* e *Frontin* e seus respectivos contratos de construção firmados com o Estaleiro Verolme, que então havia solicitado o prolongamento dos prazos de entrega. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1989*. Arquivo da Marinha, p. V-44.

³²⁷ Lembrando que em dezembro de 1986 foi lançada a primeira corveta da Classe *Inhaúma* pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Apesar das limitações por conta da quantidade de pessoal da engenharia, apenas 18% do pessoal da DEN teria sido utilizado no projeto das corvetas naquele ano. Em termos comparativos com outros projetos, no caso do navio-escola *Brasil* foi consumido cerca de 10% da mão de obra da DEN em 1986, considerando aqui a sua menor complexidade em comparação ao projeto das corvetas. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1986*. Arquivo da Marinha, p. V-16s.

³²⁸ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1990*. Arquivo da Marinha, p. V-53.

³²⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1992*. Arquivo da Marinha, p. V-23.

construir outras corvetas sem as mudanças deste reprojeto sugerido. Era inconveniente o fato de quadro unidades destas corvetas estarem em construção quase que simultaneamente.³³⁰ Contudo, e embora persistissem estas ressalvas e críticas, determinados aspectos foram vistos como positivos após a conclusão das provas de mar e entrega da corveta *Inhaúma* em 1989. Destacou-se neste sentido a capacidade de construção do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, elevado pelas autoridades da Marinha ao *status* de “um dos principais estaleiros construtores de navios de guerra”.³³¹

Em meio à crise econômica brasileira, a iniciativa privada não atendeu as expectativas criadas entre os militares de modo geral, isso porque as corvetas *Júlio de Noronha* e *Frontin* também sofreram atrasos em seus cronogramas de construção diante de uma difícil situação financeira do Estaleiro Verolme.³³² E isso fez a Marinha rescindir o contrato firmado com a Verolme, de forma que garantisse a propriedade dos cascos e material das duas corvetas, instalados ou estocados no estaleiro. Na tentativa de assegurar a construção destas duas corvetas ainda na Verolme, a Marinha estabeleceu novos contratos para a prestação de serviços nestas embarcações. Contratos que resultaram na alteração dos prazos de construção e prorrogação de entrega tanto da corveta *Júlio de Noronha* quanto da *Frontin* – respectivamente para os anos de 1991, e 1992. De todo modo, se tratava de uma tentativa para o estaleiro Verolme conseguir finalizar os seus empreendimentos, e assim evitar uma possível falência da empresa.³³³ Apesar destas limitações e problemas destacados, as corvetas da Classe *Inhaúma* mantiveram-se entre os principais projetos da Marinha naquele período.³³⁴ Tanto é que o Ministro da Marinha, o Almirante-de-Esquadra Ivan da Silveira Serpa, determinou ao Estado-Maior da Armada que elaborasse um plano de construção de uma nova classe de corvetas. Foi então que, a partir dos estudos e análises de desempenho das corvetas da Classe *Inhaúma*, estabeleceu-se os parâmetros de engenharia para a construção de uma nova corveta que daria origem

³³⁰ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1989*. Arquivo da Marinha, p. V-42.

³³¹ *Ibidem*, p. V-91.

³³² Situação financeira que se agravou com o estabelecimento de uma concordata preventiva em 30 de agosto de 1990. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1990*. Arquivo da Marinha, p. V-51s.

³³³ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1990*. Arquivo da Marinha, p. V-51s.

³³⁴ Em 1991 a Diretoria de Engenharia Naval direcionou a sua atenção para as duas corvetas da Classe *Inhaúma* que estavam sendo construídas no Estaleiro Verolme, e para a construção dos dois submarinos da Classe *Tupi* – o *Timbira*, e o *Tapajós*. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1991*. Arquivo da Marinha, p. V-19.

a Classe *Barroso*.³³⁵ Assim, a Marinha apresentava as primeiras iniciativas no sentido de diversificar as suas capacidades e conseqüentemente reconfigurar o poder naval brasileiro, uma vez que estas novas corvetas deveriam cumprir essencialmente as tarefas de navios de escola da Esquadra brasileira.

4.2. Desenvolvimento da arma submarina: o projeto dos submarinos convencionais da Classe Tupi

A nova matriz de pensamento naval, proposta nos anos de 1970, ao estabelecer novos elementos para a configuração do poder naval brasileiro iniciou um processo de transformação na Marinha que refletiria nas décadas posteriores. Mesmo com as mudanças conjunturais nas esferas da política internacional e apesar das transições político-econômicas dos anos 1980/90 terem influenciado na elaboração da estratégia naval brasileira e, conseqüente, delimitação dos cenários de atuação da Marinha brasileira. A conjugação dos elementos ideacionais com as mudanças de contexto deu origem a ideia de que a Marinha deveria ser composta por múltiplas capacidades/meios para operar nas superfícies oceânicas e fluviais, nas profundezas dos mares e também nos ares. Portanto, a Marinha balanceada idealizada seria essencialmente composta: por um navio-aeródromo com aeronaves de asa-fixa embarcadas, protegido/escoltado por fragatas e corvetas, para o controle de área marítima; e por submarinos convencionais e de propulsão nuclear tanto para proteger os navios da Esquadra quanto para atacar em regiões distantes do litoral brasileiro. Tratava-se de um poder naval que poderia ser ampliado na medida em que as condições, especialmente, econômico/financeiras do país permitissem. Neste sentido, a Marinha estimulou direta e indiretamente os diferentes espaços de produção ideacional de modo convergente com esta proposta, para que assim conseguisse alcançar no plano das ideias os setores militares e, sobretudo, os setores governamentais de maior poder decisório.

Em termos práticos, as mudanças na configuração do poder naval brasileiro tornaram-se mais evidentes após o encerramento da Missão Naval norte-americana no Brasil, resultante do fim do Acordo Militar Brasil-Estados Unidos em 1977. Ao

³³⁵ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1993*. Arquivo da Marinha, p. I-14s.

mencionar este episódio, Mario Cesar Flores reservou uma atenção especial para o fato de que a diminuição da influência dos Estados Unidos na Marinha brasileira proporcionou o ambiente necessário para se pensar conforme a proposta de uma Marinha balanceada/equilibrada. Esta mudança refletiria diretamente no planejamento dos projetos navais da Marinha para as próximas décadas, fazendo com que a diversificação dos meios se tornasse elemento central da estratégia naval brasileira em termos de meios e capacidades. Em entrevista, Mario Cesar Flores enfatizou que após o encerramento da Missão norte-americana no Brasil:

“Houve alguns problemas de relacionamento, inclusive, porque os Estados Unidos nunca se conformaram – suponho que até hoje, eu não sei, creio que sim – com o fato de nós avançarmos no desenvolvimento da tecnologia nuclear. [E] (...) de qualquer maneira a ideia de que a Marinha [do Brasil] tinha que se diversificar [nas suas capacidades] se sedimentou, e os submarinos passaram a ser vistos como arma. Não como acessório de ensino e sim como arma, uma arma de defesa, sobretudo, isso [este pensamento] foi desenvolvido na Escola de Guerra Naval e no Estado-Maior da Armada, nessa época eu era Subchefe de Estratégia do Estado-Maior da Armada. Se houvesse uma agressão externa de uma potência, o submarino seria uma defesa porque se fosse potência não teríamos fôlego para [responder militarmente] uma agressão de potência, e o submarino seria a arma adequada para se contrapor distante do litoral.” (FLORES, 2019).

Utilizando-se deste depoimento referente ao que se pensava dentro do Estado-Maior da Armada, é possível afirmar que a proposta de diversificação das capacidades iniciou com a ideia de se construir submarinos de ataque, para as situações em que exigissem uma contraposição defensiva avançada distante das águas litorâneas. Por conta desta linha de pensamento compreende-se a atenção direcionada para a construção dos primeiros submarinos convencionais no Arsenal de Marinha no Rio de Janeiro, linha de pensamento que na sua origem previa também o posterior desenvolvimento de submarinos de propulsão nuclear. Assim, a opção mais conveniente para a Marinha dos anos de 1980 foram os submarinos *IKL-1400*, a partir do acordo prevendo a construção do primeiro destes submarinos na Alemanha e, posteriormente, a construção de outros três da mesma classe no Brasil.

No caso dos submarinos da Classe *Tupi*, os três submarinos a serem construídos no Brasil ficaram sob responsabilidade do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro,³³⁶ e isso

³³⁶ O submarino *Tamoio*, primeiro a ser construído no AMRJ, teve a construção iniciada em 09 de outubro de 1987; o submarino *Timbira*, no AMRJ, em 15 de agosto de 1988; e o submarino *Tapajós*, no AMRJ, em

fez com que fossem realizados estudos para o reaparelhamento do Arsenal para esta finalidade. Apesar de o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro ter construído uma considerável quantidade de navios de superfície e ter absorvido importante expertise com as fragatas da Classe *Niterói*, a construção de submarinos tratava-se de algo novo e diferente até então para a Marinha brasileira. Realizou-se inicialmente no Brasil um treinamento intensivo dos engenheiros navais da Marinha com os engenheiros da *IKL – Ingenieur Kontor Lubeck*. E após este primeiro treinamento uma equipe de engenheiros brasileiros foram trabalhar nas instalações da *IKL* em Lubeck. Na Alemanha os engenheiros brasileiros completaram os seus treinamentos em projetos e concepções de submarinos, com a realização de avaliações e aprovações dos planos estruturais dos submarinos *IKL-1400*.³³⁷

Neste contexto, além da necessidade de um corpo técnico de engenheiros especializados, percebeu-se também que o Arsenal precisava de investimentos em novos arranjos de oficinas e nova maquinaria que possibilitassem a criação de centros especializados para atender os novos sistemas de armas a serem desenvolvidos, e principalmente para atender as demandas associadas ao processo de construção dos submarinos.³³⁸ E, diferente do atraso do projeto das corvetas, a construção dos submarinos da Classe *Tupi* obedeceu os prazos estabelecidos no decorrer os anos 1980, com a empresa brasileira NUCLEP realizando a construção dos cascos, e a empresa Microbat fabricando as baterias.³³⁹ Fatores positivos, e motivo de maior entusiasmo entre as autoridades navais que afirmavam que a Marinha do Brasil tinha conquistado a capacidade de projetar e construir os seus próprios submarinos ao longo daqueles anos.³⁴⁰

10 de abril de 1990. Ver: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Meados da década de 70 até os dias atuais. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002, p. 41.

³³⁷ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1985*. Arquivo da Marinha, p. V-08s.

³³⁸ *Ibidem*, p. V-10ss.

³³⁹ A política de nacionalização dos meios navais – pautada nas diretrizes do Plano Diretor em 1987 – serviu de orientação durante o projeto de construção dos submarinos da Classe *Tupi*. Além da construção do casco destes submarinos pela NUCLEP, a Saturnia/Microbat iniciou no Brasil a fabricação das baterias de propulsão para esses submarinos – a partir das baterias utilizadas nos submarinos alemães *IKL-1400*. Havendo progressos, também, no processo de nacionalização dos sistemas de controle e manobra, e monitoramento de baterias – através da negociação da Diretoria de Engenharia Naval com a empresa alemã *SZE Salzgitte-Electronik*. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1989*. Arquivo da Marinha, p. V-44.

³⁴⁰ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1990*. Arquivo da Marinha, p. V-105.

A ideia de se capacitar tecnologicamente com o propósito de construir os seus próprios submarinos em estaleiros brasileiros, tornou o projeto dos submarinos IKL a principal prioridade da Marinha dos anos 1980.³⁴¹ Com seus trabalhos resultando na ampliação industrial do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, e também no envolvimento dos engenheiros da Marinha com o pessoal da IKL. Por exemplo, em 1986, as atividades da Diretoria de Engenharia Naval voltaram-se, com determinada prioridade, para o gerenciamento técnico e financeiro dos contratos assinados entre a Marinha do Brasil e o Consórcio Ferrostaal/HDW. Foi durante estas atividades de gerenciamento que houve o acompanhamento do primeiro submarino construído na Alemanha, no Estaleiro HDW – *Howaldtswerke Deutsche Werft*. Por conta das exigências contratuais estabelecidas, a IKL deveria fornecer à Marinha brasileira todas as informações necessárias para a construção destes submarinos no Brasil. E foi, também, neste momento que se definiu quais os sobressalentes seriam adquiridos para a manutenção destes submarinos no Arsenal. Tratava-se, portanto, de um conjunto de medidas com o objetivo de atender os novos submarinos em construção, em um processo que incluía a nacionalização dos itens e dos materiais que seriam utilizados nos submarinos desta classe.³⁴²

É importante destacar que o estaleiro HDW atendeu ao pedido brasileiro de utilização dos equipamentos e sistemas selecionados pela Diretoria de Engenharia Naval, tendo em vista que a Marinha pretendia nacionalizar os componentes dos sistemas: de controle e monitoramento das baterias, de manobras, e da propulsão destes submarinos. Em consequência da aproximação dos engenheiros navais da Marinha e da IKL, no decorrer da construção dos três submarinos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, 13 engenheiros da IKL trabalharam em conjunto no projeto dos submarinos desenvolvido no Brasil. Engenheiros estes que atuavam em diferentes especialidades navais.³⁴³ Em linhas

³⁴¹ Além do projeto de construção de submarinos, outros projetos estavam em andamento. No entanto, estes outros passaram por maiores dificuldades e até mesmo suspensões. Neste período, a construção de submarinos passou a ser uma das prioridades centrais da Marinha brasileira, recebendo maior atenção inclusive quando comparada com o projeto das corvetas da Classe *Inhaúma*. Entre as construções suspensas esteve a construção do navio de desembarque-doca (NDD), por conta da impossibilidade de se expandir o corpo técnico da Diretoria de Engenharia da Marinha do Brasil. Na linha de suspensões de projeto, também houve a suspensão da construção do navio polar de pesquisas. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1985*. Arquivo da Marinha, p. V-10ss.

³⁴² MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1986*. Arquivo da Marinha, p. V-17ss

³⁴³ *Ibidem*, p. V-17ss.

gerais, a construção do primeiro submarino – o *Tamoio (S-31)* – no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro fez com que o Arsenal ampliasse a sua capacidade industrial, com a aquisição de nova maquinaria, acompanhada por transformações em algumas de suas edificações.³⁴⁴ E, por conta das experiências adquiridas com a construção deste primeiro submarino IKL no Brasil, a DEN manteve em treinamento quatro de seus engenheiros na agência/escritório de tecnologia e aquisições de defesa competente do Ministério da Defesa da Alemanha – no BWB (Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung).³⁴⁵

A formação de engenheiros em determinadas especialidades esteve pautada no pensamento autonomista de não dependência da Marinha brasileira, sem que se estabelecesse qualquer assistência técnica adicional ao acordo estabelecido com a empresa IKL. Assim, o treinamento de engenheiros do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na HDW resultou em expertise suficiente para o estabelecimento dos parâmetros para a formulação das normas de contratação da DEN/AMRJ, e que regulariam a contratação – através da DEN – das características a serem adotadas na construção dos três submarinos IKL no AMRJ.³⁴⁶ De modo geral, a participação de técnicos estrangeiros manteve-se de forma limitada em relação às atividades desenvolvidas no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro até o ano de 1993, com exceção de algumas atividades de conhecimento restrito, em que não houvesse qualquer experiência anterior por parte dos técnicos brasileiros. Nestes casos, mantinha-se a presença de profissionais brasileiros para absorver os novos conhecimentos e procedimentos com o propósito de substituir a prestação de serviço estrangeira.³⁴⁷

Neste período, e com certo entusiasmo, a Marinha do Brasil era vista como uma das poucas Marinhas que construía submarinos, pertencendo assim de um pequeno grupo de países com está capacidade tecnológica.³⁴⁸ Destacou-se neste sentido a

³⁴⁴ Ibidem, p. V-23.

³⁴⁵ Sendo realizadas as seguintes atividades de treinamento: de obtenção e exame de normas, informações e dados sobre Garantia de Qualidade de Submarinos; de sintomática análise de toda essa documentação citada; e de complementação e integração das informações e dados, na forma de um articulado Sistema de Qualidade para a construção do submarino *IKL-1400*. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1987*. Arquivo da Marinha, p. V-41s.

³⁴⁶ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1987*. Arquivo da Marinha, p. V-41s.

³⁴⁷ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1993*. Arquivo da Marinha, p. V-13s.

³⁴⁸ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Meados da década de 70 até os dias atuais. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002, p. 44.

qualidade dos submarinos em construção no Brasil originários dos contratos estabelecidos com a IKL, por serem submarinos silenciosos e de satisfatória capacidade de patrulhamento.³⁴⁹ E assim, considerando os avanços tecnológicos na área de construção de submarinos imaginou-se naquele mesmo ano que o Brasil, caso mantivesse o mesmo ritmo das construções navais, teria a plena capacidade de construir os seus submarinos de propulsão nuclear antes do início do século XXI. De toda forma, se tratavam de indicativos que tornavam preferencial o desenvolvimento da arma submarina de ataque, com algumas afirmações revelando este interesse na Marinha. Isso porque “(...) o submarino, cada vez mais, [era] reconhecido por todos como uma arma de inestimável valor para a guerra no mar, tornando-se até mesmo imprescindível em alguns casos” – palavras de Oscar Moreira da Silva, aluno do Curso de Política e Estratégia Marítimas da Escola de Guerra Naval em 1987.³⁵⁰

4.3. A relação do pensamento autonomista da Marinha com o projeto do submarino de propulsão nuclear brasileiro

Em 1978, o Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca então Diretor Geral de Material da Marinha, determinou a um oficial que regressava de um curso de pós-graduação em engenharia nuclear nos Estados Unidos que preparasse um relatório analisando a possibilidade de se desenvolver no Brasil a tecnologia dos reatores nucleares de propulsão. Tratava-se do engenheiro nuclear Othon Luiz Pinheiro da Silva, e que antes de enviar a versão final de seu relatório para o almirante Maximiano recebeu parecer totalmente favorável por parte do então Contra-Almirante Mario Cesar Flores, que aprovou o conteúdo do relatório.³⁵¹ Naquele mesmo ano, o relatório elaborado e que

³⁴⁹ BITTENCOURT, Armando Senna. O projeto de submarinos para a Marinha do Brasil. *Revista do Clube Naval*. Ano 105/número 291. Rio de Janeiro, janeiro-março/1994, p. 21-25.

³⁵⁰ SILVA, Oscar Moreira da. *Presente e futuro de submarinos não nucleares*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (3-C-28). Rio de Janeiro/1987, p. 06s.

³⁵¹ Estando ainda no cargo de Diretor Geral de Material da Marinha, o almirante Maximiano relevou os primeiros contatos com Capitão-de-Fragata Othon Luiz Pinheiro. Nas palavras do almirante Maximiano: “Regressando ao Brasil, após a realização do curso [de energia nuclear nos EUA], em final de fevereiro de 1978, o referido oficial era pretendido não só pela Diretoria de Engenharia Naval (DEN), mas também pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. (...) Recebi em audiência o Almirante Schiek, então diretor do AMRJ, acompanhado do Comandante Othon, para resolver para onde deveria o mesmo ser designado. (...) Na ocasião, o Comandante Othon fez uma exposição sucinta e preliminar sobre sus ideias relativas ao problema do desenvolvimento de um programa nuclear.” Ver: FONSECA, Maximiano Eduardo da Silva.

serviu de resposta ao almirante Maximiano, apresentou a proposta de um programa integrado, que compreendia a viabilização, em primeiro lugar, do ciclo do combustível nuclear com tecnologia brasileira. Tecnologia esta a ser desenvolvida de forma independente do acordo Brasil-Alemanha. E assim, após parecer do Estado-Maior da Armada com a aprovação do Ministro da Marinha,³⁵² foram decididas em uma reunião do Almirantado, em dezembro de 1978, as atividades da Marinha no campo nuclear.³⁵³ Nas palavras do almirante Maximiano:

“No EMA o relatório do Comandante Othon foi minuciosamente estudado pelo então Contra-Almirante Mario Cesar Flores. (...) Em dezembro de 1978, o EMA encaminhou ao Ministro da Marinha o relatório do Comandante Othon com parecer totalmente favorável elaborado pelo Almirante Flores. Após reunião do Almirantado, o Ministro da Marinha aprovou as sugestões do Comandante Othon, decidindo que a Marinha iniciaria atividades na área nuclear, dando prioridade à viabilização do ciclo do combustível.” (FONSECA, 1994, p. 06).

No final de 1983, a Marinha iniciou a procura de um local adequado para a instalação de um Centro Experimental, em escala industrial. Optou-se pela área pertencente ao município de Iperó/SP, local em que seria construído o Centro Experimental Aramar e que, posteriormente, abrigaria as instalações de produção, testes, desenvolvimento e treinamento vinculados ao programa nuclear da Marinha.³⁵⁴ De modo geral, é possível perceber que as atividades do programa nuclear da Marinha foram divididas em duas partes. De acordo com o almirante Maximiano (1994) “(...) a primeira é constituída pela tecnologia de enriquecimento do urânio, combustível necessário para o

Projeto do submarino nuclear: uma notável conquista tecnológica. *Revista do Clube Naval*. Ano 105/número 291. Rio de Janeiro, janeiro-março/1994, p. 06.

³⁵² O Almirante-de-Esquadra Geraldo Azevedo Henning foi Ministro da Marinha no governo de Ernesto Geisel (1974-1979). Com relação ao Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, este foi Ministro da Marinha entre os anos de 1979 a 1984 durante o governo de João Figueiredo.

³⁵³ Na sequência dos fatos, o projeto do primeiro modelo nacional de ultracentrífugas foi iniciado em 02 de fevereiro de 1980, e concluído em dezembro daquele mesmo ano. Em dezembro de 1981, um ano após ter sido concluído o citado projeto, foi concluída a fabricação do primeiro protótipo de ultracentrífugas. Em setembro de 1982 foi realizado com sucesso a primeira operação de enriquecimento isotópico de urânio com equipamento completamente projetado e construído no Brasil. No início de 1983 o programa foi revisto e ampliado, passando do desenvolvimento de ultracentrífugas para o de usinas de enriquecimento isotópico de urânio. E, posteriormente, para completar o processo de desenvolvimento de todas as etapas de fabricação do combustível nuclear, foram somados esforços com o IPEN – Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares. Ver: SILVA, Othon Luiz Pinheiro da. Os interesses e a participação da Marinha no desenvolvimento nuclear brasileiro. *Revista Segurança & Desenvolvimento*. Ano XXXVIII. Nº 208. 1989, p. 52.

³⁵⁴ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Meados da década de 70 até os dias atuais. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002, p. 20s.

submarino. A segunda foi constituída pelo desenvolvimento do projeto do submarino”. Desta forma, o almirante Maximiano enfatizou que a primeira fase havia sido tecnicamente realizada ainda nos anos iniciais de 1990, com as dificuldades permanecendo sobremaneira na segunda fase referente ao projeto do submarino.³⁵⁵

Feita esta breve exposição dos acontecimentos que deram início ao projeto do submarino de propulsão nuclear brasileiro³⁵⁶ torna-se necessário destacar alguns dos principais personagens que se identificaram com a ideia e que tiveram ao longo daquela década poder de decisão. Apesar da iniciativa ter surgido por parte do almirante Maximiano da Fonseca antes mesmo de ter se tornado Ministro da Marinha, percebe-se também determinado protagonismo de dois almirantes em especial: o almirante Henrique Saboia e o almirante Mario Cesar Flores. Personagens que apoiaram as atividades de pesquisa gerenciadas/coordenadas pelo almirante Othon. Com isso, compreende-se que o programa nuclear da Marinha conseguiu avançar consideravelmente no período, referente aos anos de 1980 e início de 1990, por conta da disposição dos Ministros da Marinha com a proposta de a Marinha obter seu submarino de ataque com propulsão nuclear. Portanto, três dos quatro Ministros da Marinha naqueles anos, e que tornaram prioritário o projeto nuclear da Marinha, participaram diretamente na realização dos estudos referentes a consecução do projeto. Estes ministros eram: o Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca (1979-1984), o Almirante-de-Esquadra Henrique Saboia (1985-1990), e o Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores (1990-1992). Lembrando também que Henrique Saboia e Mario Cesar Flores nos anos de 1970 estiveram entre os oficiais-superiores que cursavam na Escola de Guerra Naval e que trouxeram uma nova mentalidade baseada na diversificação das capacidades da Marinha, contrária à ideia de configuração do poder naval brasileiro apenas para uma eventual guerra antissubmarino.

³⁵⁵ FONSECA, Maximiano Eduardo da Silva. Projeto do submarino nuclear: uma notável conquista tecnológica. *Revista do Clube Naval*. Ano 105/número 291. Rio de Janeiro, janeiro-março/1994, p. 05.

³⁵⁶ Embora o episódio do Programa Nuclear da Marinha represente um salto potencial em termos de desenvolvimento tecnológico, não se pretende na presente tese escrever uma história deste programa até porque existe literatura acadêmica sobre o assunto. Neste sentido, propõe-se evidenciar as produções ideacionais que informaram a importância de um submarino de propulsão nuclear de ataque dentro desta nova matriz de pensamento naval que previa a configuração de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas, bem como, procurou-se apresentar os protagonistas com poder decisório e que se identificavam com a proposta. Para uma leitura mais aprofundada a respeito do submarino de propulsão nuclear da Marinha brasileira, ver: CORRÊA, Fernanda das Graças. *O projeto do submarino nuclear brasileiro: uma história de ciência, tecnologia e soberania*. Rio de Janeiro: Capax Dei, 2010.

Assim, o submarino de ataque com propulsão nuclear tornou-se o projeto prioritário na Marinha brasileira até o início dos anos de 1990, com a proposta de diversificação das capacidades iniciando por meio da construção dos primeiros submarinos convencionais da Classe *Tupi* no Brasil. Ademais, a linha de pensamento autonomista, ao longo dos anos finais de 1960 e início de 1990, se tornou um dos alicerces que asseguraram a permanência da ideia de que a Marinha deveria impulsionar o desenvolvimento da indústria naval brasileira. Neste sentido, e de acordo com o Contra-Almirante Othon Luiz Pinheiro da Silva, coordenador dos projetos especiais da Marinha entre os anos 1980 e início de 1990, a Marinha deveria capacitar melhor seus cientistas e técnicos para desenvolver o submarino de propulsão nuclear. Afirmando que, de maneira geral, o material de defesa é caro e tecnologicamente avançado, e que também consiste na peculiaridade de entrar rapidamente em obsolescência. Observou com isso que a dependência de material e equipamentos importados apenas iria restringir as ações da Marinha brasileira. E, com relação à alguns equipamentos militares, enfatizou também que não existiria qualquer opção de importação dos mesmos por se tratarem de equipamentos de grande importância estratégica e de altos custos de tecnologia agregada.³⁵⁷ Entre estes equipamentos e/ou sistemas de uso militar encontrava-se a propulsão nuclear de submarinos, submarinos estes estratégicos para a negação do domínio do mar nas zonas de interesse brasileiro. Tratava-se, portanto, de um projeto que não contaria com o estímulo de outros países. Na visão do almirante Othon:

“O submarino de propulsão nuclear é a opção mais eficiente para o exercício da negação do domínio do mar, em vista da impossibilidade de ser localizado por intermédio de satélites, e do fato de ser de difícil detecção caso seja de projeto moderno que inclua requisitos de navegação silenciosa. Além disso, embora os seus *oponentes* o apresentem como uma extravagância de natureza econômica, o custo de um submarino nuclear de ataque equivale ao de um navio de superfície do porte de uma fragata. Conclui-se, assim, que contar com submarinos de propulsão nuclear é a melhor opção para exercer com eficiência e menor custo para a sociedade a missão de defesa de nossos interesses no mar.” (SILVA, 1989, p. 49).

De modo geral, a propulsão nuclear era considerada uma solução para a Marinha brasileira diante das vantagens oferecidas por este tipo de propulsão. Além da independência de abastecimento e consequente maior autonomia, os submarinos de propulsão nuclear oferecem maiores velocidades e mobilidade. Assim, maiores

³⁵⁷ SILVA, Othon Luiz Pinheiro da. Submarino de propulsão nuclear no Brasil. *Revista do Clube Naval*. Ano 105/número 291. Rio de Janeiro, janeiro-março/1994, p. 48s.

investimentos foram previstos para a formação de recursos humanos qualificados – engenheiros nucleares, técnicos e pesquisadores – para o desenvolvimento deste projeto de forma autônoma no país. Somando-se a isso, pensou-se na obtenção de novos mercados para a NUCLEP com o propósito de manter os níveis produtivos da empresa, para conseqüentemente torná-la mais competitiva.³⁵⁸ Para isso, difundiu-se nos anos de 1980 a ideia de que a Marinha deveria concentrar investimentos em pesquisas na área nuclear. Pensamento este sintetizado em uma das monografias publicadas na Escola de Guerra Naval, de autoria de Wanderley Seabra Pinto, afirmando que:

“A Marinha Brasileira deve se preparar para, com o apoio dos Institutos de Pesquisa da área nuclear, financiar e desenvolver um reator nuclear para a propulsão nuclear, bem como a pesquisa do enriquecimento de urânio para sua utilização como combustível naval.” (PINTO, 1984, p. 41).

A partir do conteúdo de algumas monografias dos cursos da Escola de Guerra Naval, no início dos anos de 1980, percebe-se que existiu uma demanda por pesquisas que abordassem a temática do desenvolvimento de submarinos de propulsão nuclear. Considerando o fato de que a Escola de Guerra Naval trata-se de uma instituição de ensino subordinada ao Estado-Maior da Armada, entende-se que esta demanda de pesquisas/estudos possivelmente partiu de dentro do EMA, com o propósito de aprofundar a circulação de ideais dentro da Marinha brasileira a respeito de quais seriam os aspectos positivos e negativos de se operar um submarino de propulsão nuclear. Lembrando que algumas destas monografias foram defendidas/publicadas antes de o Programa Nuclear Paralelo da Marinha se tornar de conhecimento público, até então mantido em sigilo.³⁵⁹ Neste sentido, destacou-se que a arma submarina de propulsão nuclear apresentava grandes vantagens com relação à capacidade destes meios de operarem em águas mais profundas e também de alcançarem altas velocidades. Com a Guerra as Falklands/Malvinas sendo recorrentemente citada quando se tratando dos ensinamentos sobre o papel dos submarinos de propulsão nuclear. Contudo, algumas ressalvas foram feitas, especialmente com relação aos elevados ruídos emitidos por este

³⁵⁸ PINTO, Wanderley Seabra. *Política nuclear brasileira*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (2-A-63). Rio de Janeiro/1984, p. 39-46.

³⁵⁹ As primeiras denúncias vinculadas pela imprensa brasileira a respeito do Programa Paralelo da Marinha aconteceram em 1985 após a posse do Presidente José Sarney (1985-1989). Ver: MARTINS FILHO, João Roberto. *O Projeto do Submarino Nuclear Brasileira*. CONTEXTO INTERNACIONAL – vol. 33, n. 2, julho/dezembro 2011, p. 286.

tipo de submarino, vistos como um problema. E assim, observou-se que os submarinos convencionais diesel-elétricos preenchiam requisitos específicos estabelecidos pela Marinha, entre estes a capacidade de atuar em águas rasas pertencentes ao território marítimo brasileiro e também a capacidade de ataque furtivo em águas de domínio inimigo.³⁶⁰

Neste contexto, o almirante Othon afirmou que nos anos de 1980 todos os ministros da Marinha apoiaram o programa nuclear da Marinha. Destacando em particular o empenho do Almirante-de-Esquadra Henrique Saboia que, enquanto Ministro da Marinha entre os anos de 1985 e 1990, havia alocado alta prioridade ao programa.³⁶¹ Prioridade esta que também foi mantida pelo Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores quando Ministro da Marinha no governo Collor, com o almirante Flores expressando abertamente seu apoio ao trabalho desenvolvido pelo almirante Othon em Aramar.³⁶² Em linhas gerais, se tratava de uma geração de oficiais-generais identificados com a construção de um pensamento autonomista dentro da Marinha e que arquitetava o poder naval brasileiro com determinado entusiasmo. Por exemplo, para o almirante Othon a consolidação da tecnologia nuclear brasileira aconteceria ainda na virada do século XX para o XXI,³⁶³ algo que não aconteceu por conta de uma série de mudanças e o estabelecimento de novas prioridades a partir da segunda metade dos anos de 1990. Contudo, o estabelecimento de novas prioridades, a partir do governo de Fernando Henrique Cardoso, não significou necessariamente o abandono completo da ideia do submarino de propulsão nuclear brasileiro, posteriormente previsto na *Estratégia de Defesa Nacional* de 2008.

Compreende-se assim que, no período de 1982 a 1994, a ideia de configuração de uma Marinha balanceada em suas capacidades irradiou-se nos diferentes setores da

³⁶⁰ SILVA, Oscar Moreira da. *Presente e futuro de submarinos não nucleares*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (3-C-28). Rio de Janeiro/1987, p. 04s.

³⁶¹ E neste sentido, no dia 08 e abril de 1988 foi inaugurado no centro experimental Aramar a unidade Álvaro Alberto, constituindo assim a primeira etapa da usina de demonstração e enriquecimento isotópico de urânio. Ver: SILVA, Othon Luiz Pinheiro da. Os interesses e a participação da Marinha no desenvolvimento nuclear brasileiro. *Revista Segurança & Desenvolvimento*. Ano XXXVIII. Nº 208. 1989, p. 52s.

³⁶² Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha (1990-1992), Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores. Rio de Janeiro, 15 de julho de 2019.

³⁶³ SILVA, Othon Luiz Pinheiro da. Os interesses e a participação da Marinha no desenvolvimento nuclear brasileiro. *Revista Segurança & Desenvolvimento*. Ano XXXVIII. Nº 208. 1989, p. 53.

Marinha da brasileira. A proposta da matriz de pensamento naval que previa a diversificação das capacidades não mais restringiu-se apenas ao grupo de pensadores composto por oficiais-superiores matriculados na Escola de Guerra Naval nos anos de 1970. Especialmente nos anos de 1980, introduziu-se gradualmente esta nova matriz de pensamento de modo que o Estado-Maior da Armada conferisse uma série de atividades não apenas para as instituições de ensino e de produção ideacional, a exemplo da Escola de Guerra Naval. Por meio dos estudos/avaliações requisitados pelo EMA, a nova matriz de pensamento refletiu diretamente nos projetos navais desenvolvidos na Diretoria de Engenharia Naval, com isso tornando-se evidente nos principais projetos da Marinha. Neste sentido, no período correspondente aos anos de 1982-1992, entre as autoridades com poder decisório dentro da Marinha brasileira não existiram visões diferentes, resistentes ou qualquer oposição em relação ao Programa Nuclear da Marinha. Entretanto, com o *impeachment* do presidente Collor, no final de 1992, a consequente posse do vice-presidente Itamar Franco e a nomeação do almirante Ivan da Silveira Serpa para o Ministério da Marinha (1993-1994) resultaram em algumas tensões internas entre o novo Ministro da Marinha e o almirante Othon. Este episódio é descrito em artigo de João Roberto Martins Filho que, utilizando-se de uma entrevista com o almirante Othon, apresentou os pontos centrais que motivaram os desentendimentos em torno do Programa Nuclear da Marinha (MARTINS FILHO, 2011, p. 288s) e que deixaria de ser prioritário no período em que o almirante Ivan Serpa esteve no Ministério da Marinha conforme afirmou posteriormente o almirante Othon.³⁶⁴

Contudo, em termos de construção do pensamento naval brasileiro, e apesar dos fatores orçamentários limitantes de uma crise econômica/financeira no país, compreendia-se que a configuração de uma Marinha balanceada para ser consolidada não deveria limitar-se a uma Marinha composta apenas por navios de escolta e submarinos. E, com relação aos projetos em andamento da Marinha brasileira, percebe-se que todo o conjunto das atividades industriais e de desenvolvimento tecnológico passaram por insatisfatórios processos de desaceleração nos anos de 1990. Desaceleração que atingiu não somente o Programa Nuclear da Marinha e sim comprometeu diretamente a construção de novos submarinos convencionais e também de novas corvetas. De toda

³⁶⁴ Nas palavras do almirante Othon “[O Ministro Serpa] era contrário, e a prioridade caiu logo depois de 1 para 18. Aí começou a complicação: a paralise do programa [nuclear da Marinha] e a destruição até de uma parcela dele”. Ver: MARTINS FILHO, João Roberto. *O projeto do submarino nuclear brasileiro*. CONTEXTO INTERNACIONAL - vol. 33, n. 2, julho/dezembro 2011, p. 288.

forma, de acordo com o próximo capítulo, a partir da segunda metade dos anos de 1990, a Marinha brasileira se empenhou no sentido de obter a sua própria aviação naval de asa-fixa embarcada. Tratava-se de uma percepção político-estratégica pouco modesta, que mesmo com as restrições orçamentárias priorizou alcançar a capacidade de controle de área marítima e de projeção de poder baseando-se na ideia de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas. Para este propósito, além da aquisição de aeronaves e de um navio-aeródromo adequado, as disputas interburocráticas da Marinha com a Força Aérea Brasileira seriam reajustadas em meio ao contexto de criação e institucionalização do Ministério da Defesa.

Capítulo V. Cristalização de uma visão de Marinha balanceada com capacidades diversificadas: a ampliação dos cenários de atuação da Marinha brasileira (1995-2008)

Entre os anos de 1995 a 2008, a ideia de um poder naval balanceado se cristalizou sem necessariamente eliminar por completo as escolhas individuais, especialmente, das autoridades militares com poder de decisão dentro da Marinha.³⁶⁵ Neste sentido, os construtores do pensamento naval e as autoridades da Marinha brasileira conseguiram delimitar as suas prioridades ao direcionarem maiores atenções para determinados projetos em detrimento de outros. Entretanto, estas escolhas e decisões particulares não comprometeriam sobremaneira os projetos navais a longo prazo e nem mesmo gerariam descontinuidades na formulação da estratégia naval brasileira. Em outras palavras, percebe-se neste período que a Marinha do Brasil enquanto instituição se sobrepôs aos posicionamentos individuais das autoridades militares. Para tanto, a Marinha utilizou de seus espaços institucionais de ensino e de formação das novas gerações de oficiais, da mesma maneira que estabeleceu diretrizes internas bem delineadas, e que serviriam de orientação aos militares inseridos no Estado-Maior da Armada na elaboração da estratégia naval brasileira daquele período.

Deste modo, compreende-se que a construção do pensamento naval brasileiro não se trata de um processo rápido a ser analisado em curtos e fracionados períodos. Na Marinha, a complexa rede de pensadores militares e os respectivos espaços de publicação/divulgação de suas produções ideacionais inevitavelmente estimula este processo em períodos maiores de longa duração. Em termos de pensamento naval brasileiro, as mudanças nas linhas de pensamento predominantes acontecem lentamente, na medida em que os novos debates encontram os espaços necessários para que as suas ideias possam ser irradiadas. No momento em que determinada linha de pensamento se cristaliza dentro da Marinha do Brasil esta mesma linha de pensamento e seus respectivos formuladores procuram influenciar as esferas decisórias internas. Com isso, os projetos navais aprovados e o desenvolvimento de tecnologias ainda não obtidas tendem a ser implementadas a longo prazo. De maneira geral, ao ser assimilada/absorvida a linha de

³⁶⁵ Por escolhas individuais entende-se as prioridades em termos de meios navais e aeronavais a serem adquiridos e/ou desenvolvidos, de acordo com os critérios estabelecidos e decisões das autoridades da Marinha – dos Ministros e, posteriormente, Comandantes da Marinha do Brasil.

pensamento predominante torna-se parâmetro referencial no planejamento da Marinha e assim reflete diretamente tanto na definição dos meios navais a serem adquiridos/desenvolvidos quanto na própria formulação da estratégia naval brasileira.

Em relação às decisões pessoais das autoridades militares, este aspecto do pensamento naval brasileiro será abordado neste capítulo de modo que estas escolhas possam revelar o processo de formatação do poder naval brasileiro. Contudo, torna-se necessário adiantar que, entre os anos de 1995 a 2008, estas decisões aconteceram, em partes, por conta da realidade financeira da Marinha brasileira. Realidade que não permitiria prosseguir plenamente com a configuração de uma Marinha balanceada. Isso fez com que alguns projetos avançassem e outros permanecessem em segundo plano, por conta da inviabilidade financeira e que inevitavelmente resultaria em uma desaceleração das atividades industriais da Marinha. Fato é que o contexto econômico do país naquele período não apresentaria consideráveis sinais de melhora, principalmente nos anos de 1990, e isso refletiu diretamente nos baixos investimentos em defesa.

É importante mencionar que as dificuldades financeiras da Marinha se estenderam entre os anos de 1995 a 2006, e que os primeiros sinais de retomada dos investimentos nos projetos navais aconteceriam somente a partir de 2007. Diante deste contexto, este capítulo pretende demonstrar a forma com que a Marinha encaminhou as atividades de desenvolvimento dos meios que configurariam o poder naval brasileiro. Neste sentido, entende-se que a formatação de uma Marinha balanceada em suas capacidades dependeria diretamente do desenvolvimento e/ou aquisição de meios que concretizassem esta linha de pensamento naval. Para tanto, neste período, a Marinha delimitou quais seriam os meios navais de superfície e submarinos e também os meios aéreos que confirmariam a diversificação das suas capacidades. Com efeito, a procura por uma maior diversificação das capacidades da Marinha brasileira esteve diretamente associada ao processo de ampliação das áreas de atuação do poder naval brasileiro, além de ser uma forma de conseguir atrair maiores investimentos governamentais. Assim, os cenários de atuação da Marinha, conquanto estabelecidos nos anos de 1980, seriam consideravelmente ampliados nos anos finais de 1990 e início dos anos 2000. Lembrando que, nos anos 2000, entre as medidas de maior publicidade das áreas prioritárias de atuação da Marinha brasileira esteve, evidentemente, a criação da ideia de uma *Amazônia Azul* e que seria equiparada à importância conferida para a região da Amazônia em termos militares e de defesa.

Em um contexto de incertezas e mudanças, decorrentes da diminuição da influência política dos militares nos governos democráticos, os militares autonomistas mantiveram-se vigilantes e manifestaram recorrentes insatisfações com a desaceleração dos projetos da Marinha. Deste modo, por exemplo, as compras de embarcações e aeronaves usadas passariam a ser uma alternativa para o balanceamento das capacidades da Marinha brasileira, alternativa esta que incluiria a aquisição da aviação naval de asa-fixa embarcada. Ademais, as entrevistas realizadas com algumas das principais autoridades da Marinha deste período, de 1995 a 2008, confirmaram esta preocupação com o balanceamento das capacidades do poder naval brasileiro.³⁶⁶ Especialmente os ex-Comandantes da Marinha do Brasil, o almirante Roberto de Guimarães Carvalho (2003-2006) e o almirante Julio Soares de Moura Neto (2007-2015) mencionaram recorrentemente a ideia de uma Marinha balanceada em seus depoimentos. Ideia esta de formatação da Marinha brasileira que, ao ser mencionada, era associada quase que de imediato aos almirantes Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores e suas correspondentes ideias publicadas. Neste sentido, ao citarem as ideias de Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores, estes ex-Comandantes da Marinha revelaram a influência destes dois pensadores em seus processos formativos dentro da Marinha, bem como evidenciaram a presença destas ideias na formação das novas gerações de oficiais-superiores e oficiais-generais que, posteriormente, se tornariam autoridades dentro da Marinha brasileira.

No início dos anos 2000, a importância das ideias do almirante Armando Ferreira Vidigal e do almirante Mario Cesar Flores, para a elaboração da estratégia naval brasileira, é basicamente unânime dentro da Marinha do Brasil. Prova desta relevância para o pensamento naval brasileiro, além das palestras proferidas na Escola de Guerra Naval, basta citar as recorrentes referências de seus trabalhos em publicações diversas dentro da Marinha brasileira, a exemplo: das monografias produzidas nos cursos da Escola de Guerra Naval; e também, nos artigos publicados nas principais revistas militares especializadas. Portanto, percebe-se que embora estes dois pensadores tenham entrado na reserva remunerada nos anos finais de 1990, afastando-se assim dos espaços burocráticos decisórios e de formulação da estratégia naval, as suas ideias continuaram

³⁶⁶ Entrevistas realizadas, entre os meses de maio a julho de 2019, com as seguintes autoridades: ex-Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira (1995-1998); ex-Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho (2003-2006); ex-Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto (2007-2015).

circulando nos mais diversos ambientes institucionais da Marinha. Deste modo, a visão de uma Marinha balanceada de capacidades diversificadas cristalizou-se nos anos 1990/2000, e com isso os almirantes Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores se tornaram dois expoentes referenciais do pensamento naval brasileiro.³⁶⁷ Dito de outra forma, é quase improvável uma análise e compreensão do pensamento naval brasileiro, sobretudo após os anos de 1980, sem recorrer e/ou mencionar as ideias destes dois almirantes. Desta forma, a matriz de pensamento naval proposta nos anos de 1970 seria replicada no plano ideacional nas décadas posteriores e, conseqüentemente, reproduzida por meio da classificação de quais deveriam ser os principais projetos da Marinha brasileira. Em linhas gerais, estes elementos, organizados e apresentados, compõem o conteúdo deste capítulo, de modo que proporcione uma compreensão mais aprofundada do processo de construção do pensamento naval brasileiro, inerente à ideia de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas.

1. Cenário político-estratégico e as áreas prioritárias de atuação do poder naval brasileiro: do imediato pós-Guerra Fria ao início do século XXI

1.1. A agenda de política externa do Brasil e os seus reflexos na retomada dos investimentos em defesa

A crise no modelo do Estado desenvolvimentista, promovida pelas transformações decorrentes da ordem internacional do pós-Guerra Fria, inevitavelmente, inaugurou um novo cenário. O fim da Guerra Fria implicou, até 2001, na redução geral dos orçamentos militares e na promoção de reformas no setor de defesa, inteligência e segurança, à luz de uma nova ordem liberal democrática e de novas ameaças associadas ao crime organizado e narcotráfico na América do Sul. Ademais, a grande oferta de armamentos usados no período a custos relativamente baixos contribuiu de forma

³⁶⁷ Este aspecto do pensamento naval brasileiro explica a recorrente utilização destes dois pensadores neste quinto e último capítulo. Portanto, a utilização dos textos de Vidigal e Flores justificam-se no sentido de confirmar a cristalização desta visão de Marinha e configuração do poder naval brasileiro, não significando necessariamente uma dependência/limitação de autores. Ademais, de certa maneira, estes dois pensadores tiveram sua matriz de pensamento, proposta nos anos de 1970, replicada por meio das diversas produções ideacionais da Marinha e na própria elaboração dos novos documentos de defesa PDN-2005 e END-2008. Evidentemente que o capítulo não se limitou apenas a estes dois pensadores, e deste modo procurou-se apresentar as produções ideacionais de outros pensadores e a aproximação destas produções com as decisões institucionais da Marinha naquele contexto.

negativa com a desaceleração dos projetos da Marinha brasileira. Neste cenário, o liberalismo econômico, por meio da ascensão do livre fluxo de capitais e de livre comércio, fez com que fossem reduzidas as atenções voltadas para o reaparelhamento das Forças Armadas do Brasil, de maneira que as dificuldades orçamentárias do início dos anos de 1990 se estendessem no decorrer daquela década até os anos iniciais do século XXI.

Por conta destes fatores, os principais projetos da Marinha foram realmente retomados apenas no segundo governo Lula (2007-2010), por meio de um considerável aumento de investimentos no setor da defesa. Trata-se de uma linha de pensamento permanente e compartilhada entre as autoridades da Marinha brasileira no período correspondente aos anos de 1995 a 2008.³⁶⁸ Neste sentido, embora as preocupações com o desenvolvimento de tecnologias de emprego militar estivessem entre os círculos de debate no segundo mandato do presidente Fernando Henrique Cardoso (1999-2002) e primeiro mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2006), os investimentos em defesa permaneceram insuficientes, de modo que não asseguraram uma continuidade dos programas da Marinha brasileira. O contexto era de crise econômica, para se ter uma ideia no governo de Fernando Henrique Cardoso – entre os anos de 1995 e 2000 – a dívida pública interna passaria de 33% para 53% do PIB brasileiro (CERVO, 2008, p. 477). Eram os resultados de uma série de fatores que estiveram, direta e/ou indiretamente, associados à crise do modelo de desenvolvimento econômico brasileiro iniciada, ainda no final dos anos de 1980, e que estabeleceria o fim do ciclo desenvolvimentista no Brasil.

Na segunda metade dos anos de 1990, o governo brasileiro realizou movimentos a favor das decisões compartilhadas na esfera da segurança global sob a liderança dos Estados Unidos, e assim renunciou a ideia de construção de um Brasil potência identificado com o uso da força enquanto instrumento de política externa. Priorizou-se neste sentido uma série de medidas pacifistas que previam a construção de uma zona de

³⁶⁸ As entrevistas realizadas com algumas das principais autoridades da Marinha brasileira deste período confirmam esta realidade, inclusive o almirante Guimarães de Carvalho destacou que a realidade orçamentária e, conseqüentemente, de investimentos na Marinha, no período em que era Comandante (2003-2006), seria totalmente diferente do período posterior. Nas palavras do almirante Guimarães de Carvalho “(...) apesar de ser o mesmo Presidente da República, [em termos orçamentários para a Marinha] pareciam ser dois governos totalmente diferentes.” Entrevistas realizadas no Rio de Janeiro, entre os meses de maio a julho de 2019, com as seguintes autoridades: o ex-Ministro da Marinha (1995-1998) Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira; o ex-Comandante da Marinha (2003-2006) Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho; e o ex-Comandante da Marinha (2007-2015) Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto.

paz e cooperação sobretudo na América do Sul. Entendia-se que o fortalecimento do MERCOSUL serviria para a criação de uma zona de paz no Cone Sul, na medida em que Brasil e Argentina abandonavam a histórica corrida armamentista regional substituindo-a por um sistema de confiança mútua, amparado por instrumentos jurídicos e comerciais/operacionais. De certa forma, tratava-se de uma reorganização do espaço sul-americano, baseada na ideia de relativa autonomia em relação aos Estados Unidos e que previa o fortalecimento de uma América do Sul mais coesa em termos de cooperação regional (CERVO, 2008, p. 471-485). Contudo, o modelo de desenvolvimento neoliberal apresentaria seu esgotamento no segundo mandato do governo Fernando Henrique Cardoso, em meio a crise financeira de 1999, e isso fez com que a agenda de política externa do Brasil adotasse uma nova correção de rumos. Em outras palavras, a política externa brasileira sofreu uma inflexão, por meio de uma aproximação estratégica com os países da América do Sul, de modo que procurou atender o propósito de reverter a marginalização da região no contexto internacional (SILVA, 2014, p. 67ss).

Desta forma, compreende-se que o governo Lula herdou o modelo de inserção internacional inaugurado por Fernando Henrique Cardoso e que no início dos anos 2000 evidenciaria contraposições acerca das assimetrias globais. Assim, o papel do Estado retornaria nas negociações internacionais, bem como seria reforçada a ideia de fortalecimento do MERCOSUL através de medidas que estabelecessem a construção de uma unidade econômica sul-americana (CERVO, 491-499). Neste sentido, o desequilíbrio entre a capacidade militar brasileira com as visões reproduzidas a respeito da atuação das Forças Armadas, nas esferas regional e internacional, tornaria evidente a importância de investimentos para o desenvolvimento tecnológico na área de defesa. Tratava-se de uma deficiência, recorrentemente, enfatizada por parte da Marinha brasileira que, naquele momento, percebia no processo de desaceleração dos seus programas navais uma possível não conclusão dos novos submarinos e corvetas em construção. Entretanto, as iniciativas por parte da esfera política governamental alterariam este panorama negativo para o setor da defesa, no sentido de que um maior ativismo externo brasileiro demandaria Forças Armadas modernas, em meio a criação de uma rede de cooperação e de poder entre os países emergentes ao sul do sistema internacional. Desta forma, o protagonismo brasileiro inseriu dois importantes objetivos a serem alcançados e que exigiriam maior capacidade do poder militar brasileiro: uma

vaga permanente ao Brasil no Conselho de Segurança da ONU e a criação de um Conselho de Defesa Sul-Americano (CERVO, 2008, p. 503ss).

Portanto, a ampliação do protagonismo internacional brasileiro incluiu diretamente a disposição governamental em aprimorar as suas capacidades militares de modo que constrangimentos fossem evitados. Na primeira década do século XXI, o fato é que o Brasil padecia de capacidades militares bastante limitadas e que eram pouco coordenadas entre si e os países vizinhos (SVARTMAN, 2014, p. 49). De modo geral, se por um lado, esta realidade apresentava sinais de incoerência, tendo em vista a retórica de maior integração regional a partir de uma liderança brasileira indisposta em custeá-la, por outro, a disposição brasileira em aumentar sua margem de atuação internacional serviu de justificativa, para que as Forças Armadas recebessem maiores investimentos para o desenvolvimento de seus projetos estratégicos. Diante desta realidade, a política externa brasileira passaria também por transformações ao reinserir gradualmente os eixos segurança/defesa e desenvolvimento, que foram praticamente esquecidos nos anos de 1990, na agenda de atuação do Brasil nas esferas regional e internacional. Com isso, entendia-se que a projeção internacional brasileira deveria ser acompanhada de uma maior capacidade militar para a segurança e defesa do país, algo que inevitavelmente envolveria medidas e ações com o propósito de assegurar a segurança regional, por meio da utilização de modernas Forças Armadas (SILVA, 2014, p. 67s).

A partir destas iniciativas que previam a modernização das Forças Armadas brasileiras, na medida em que as expectativas de desenvolvimento do poder naval brasileiro eram ampliadas, nos debates produzidos na Marinha, observou-se que a presença estratégica do Brasil na América do Sul e no Atlântico Sul deveria evitar suspeições e, conseqüentemente, qualquer corrida armamentista na região. Neste sentido, afirmou-se que o poder militar brasileiro deveria ser configurado de forma condizente com a atuação regional do Brasil. E no caso da Marinha, além de sua presença no Atlântico Sul, previu-se também o aumento das suas atividades para a defesa da Amazônia. Aqui, Mario Cesar Flores expõe aquelas que seriam as “hipóteses mais exigentes” e de maior probabilidade de acontecerem contra o Brasil, que seriam: os conflitos regionais, a ameaça de grandes potências, e os riscos de intervenções externas. Contextos que, em linhas gerais, exigiriam capacidades dissuasivas estruturadas em um poder naval coerente com a proposta estratégica defensiva do país. Delimitada por uma série de fatores tecnológicos, esta capacidade dissuasiva, ainda que modesta, deveria

indicar às potências militares os custos de qualquer força de intervenção investidas em território brasileiro. Para tanto, destacou-se a necessidade de intranquilizar os agressores nas áreas que demandariam maiores atenções, por parte da Marinha do Brasil: no Atlântico Sul com o emprego de submarinos de propulsão nuclear, considerando a mobilidade operacional destes meios; e na Amazônia, a utilização de métodos de guerrilha na selva, aproveitando-se das deficientes infraestruturas daquele região, de pouco acesso e difícil logística (FLORES, 2002, p. 66-69). Neste sentido, é importante lembrar, que tanto a agenda de política externa quanto as formulações estratégicas das Forças Armadas atendiam a realidade de um país que não enfrentava ameaças evidentes à sua segurança.

Neste cenário, as Forças Armadas brasileiras continuaram formulando suas estratégias muito mais por conta das vulnerabilidades decorrentes da debilidade de seu poderio militar do que em termos de ameaças diretas e imediatas. Em outras palavras, percebe-se neste período que as preocupações dos militares brasileiros consistiram basicamente “(...) na possibilidade de transbordamentos de conflitos domésticos de países vizinhos para suas fronteiras e da possibilidade de intervenções de países com maiores capacidades militares, especialmente na Amazônia e (...) na chamada Amazônia Azul.” (SVARTMAN, 2014, p. 49). Contudo, entende-se que os maiores investimentos em defesa no Brasil foram viabilizados por conta do crescimento econômico brasileiro, que permitiu a alocação de maiores recursos financeiros para as Forças Armadas brasileiras, principalmente, no segundo governo Lula. Mais precisamente a partir de 2005, é possível perceber os primeiros sinais de um crescimento econômico resultante das políticas governamentais industrializantes e que sustentavam a ideia de uma economia internacionalizada, mediante a expansão dos empreendimentos do país no exterior. Tratava-se, portanto, de um modelo de desenvolvimento que, ao se distanciar do modelo neoliberal, passaria a priorizar uma maior interferência do Estado na economia, com o propósito de fortalecer as empresas brasileiras de modo que conseguissem competir em escala global, utilizando-se do suporte financeiro obtido de instituições brasileiras, a exemplo do BNDES (CERVO, 2008, p. 508-511).

De maneira geral, o período correspondente aos anos de 1995 a 2008 apresentou profundas mudanças, de um contexto delimitado pelo fim de um modelo de desenvolvimento e crise econômica, para outro, de gradual retomada e crescimento da economia do país. Realidade esta que refletiria diretamente nos investimentos de defesa

no Brasil, e neste sentido, a compreensão da construção do pensamento naval brasileiro não deve ser analisada de forma descolada e/ou dissociada daquele contexto. Neste período, percebe-se ainda que, mesmo com a estratégia da Marinha priorizando a diversificação dos cenários de atuação do poder naval brasileiro, por conta das limitações financeiras, os meios materiais a serem empregados não atenderiam de forma ideal as operações nos diferentes cenários. Por outro lado, na medida em que o Brasil retomava seu crescimento econômico e também procurava estabelecer uma maior margem de atuação no cenário internacional, os eixos segurança/defesa e desenvolvimento foram sendo lentamente reinseridos na agenda governamental, e com isso os programas navais foram beneficiados ao receberem maiores investimentos. Ademais, manteve-se na Marinha o predomínio da matriz de pensamento que previa uma Marinha balanceada em suas capacidades, com o propósito de atuar em diferentes cenários. E, apesar do contexto econômico em sua maior parte não ser favorável aos investimentos no setor militar de maneira geral, as ideias produzidas internamente na Marinha, bem como a própria estratégia naval brasileira, evidenciaram de forma recorrente aqueles que deveriam ser os cenários de atuação do poder naval brasileiro.

1.2. O Atlântico Sul no pensamento naval brasileiro: surgimento da ideia de uma Amazônia Azul e a presença da Marinha na África atlântica

Entre os anos finais da década de 1990 e início dos anos 2000 uma série de vulnerabilidades foram identificadas envolvendo, direta ou indiretamente, a ampliação do poder naval brasileiro. Com o desaparecimento da ameaça submarina soviética e o fim da Guerra Fria, outros elementos estratégicos e de defesa foram gradualmente inseridos nos debates da Marinha. Entre estes elementos estratégicos em debate é possível citar por exemplo: a dependência brasileira ao tráfego marítimo no comércio internacional, a extensão da Zona Econômica Exclusiva e da plataforma continental e seus correspondentes recursos energéticos/minerais, assim como a própria concentração das principais indústrias brasileiras na faixa litorânea ao alcance de ataques provenientes do mar. Neste cenário, conforme Vidigal et al. (2006), o fato de a Constituição de 1988 – no seu Artigo 4º, incisos IV, VI e VIII – condicionar o uso da força no Brasil aos casos de agressão, estabelecendo como princípios basilares o de não-intervenção, a defesa da paz e a escolha por soluções pacíficas dos conflitos inibiu ainda mais o desenvolvimento de uma Marinha poderosa. Neste sentido, a capacitação da Marinha sofreu limitações

sobretudo nas capacidades de projeção de poder naval sobre terra.³⁶⁹ Com isso, e apenas do fim da Guerra Fria, a proteção ao tráfego marítimo manteve-se entre os objetivos entendidos como primordiais, para a orientação do desenvolvimento e do preparo do poder naval brasileiro. E, portanto, destacou-se que:

“A ameaça a esse tráfego pode ser proveniente da ação de submarinos, navios de superfície ou da aviação embarcada. Navios de escolta, com capacidade antissubmarino e para ações de superfície, são elementos indispensáveis; levando em consideração a importância do tráfego internacional para a economia do país, é importante a existência de um navio-aeródromo com aeronaves antissubmarino, alarme aéreo antecipado e interceptação, para dar proteção distante de nossas costas a esse tráfego.” (VIDIGAL et al., 2006, p. 263).

Neste contexto de ameaças incertas, o Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho no seu comando (2003-2006) salientou que foram grandes os problemas orçamentários da Marinha, com a falta de recursos comprometendo tanto a continuação dos projetos em andamento quanto a própria manutenção dos meios navais da Marinha. Inserido nesta realidade, o almirante Guimarães Carvalho afirmou que durante o seu comando da Marinha era preciso encontrar alguma coisa que conseguisse motivar e apresentar ao poder político, e à própria sociedade brasileira de maneira geral, que a Marinha era importante e que carecia de investimentos, especialmente, nos setores de fomento ao desenvolvimento tecnológico. Nas palavras do almirante Guimarães Carvalho:

“A Marinha não tinha, vamos dizer assim, um argumento forte, além da sua necessidade como Força Armada de ter que existir, que motivasse ou chamasse atenção da sociedade e dos políticos. Então tínhamos que criar alguma coisa que realçasse a importância da Marinha, que também precisava de recursos. Por coincidência, nessa época foi aprovada na Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU, parte da proposta brasileira sobre o prolongamento da nossa Plataforma Continental, conforme previsto na Convenção das Nações sobre o Direito do Mar. Esta conquista somada à área do Mar Territorial e da Zona Econômica Exclusiva, tudo conforme previsto na referida Convenção, daria ao Brasil uma extensa área marítima cuja dimensão era praticamente igual a da Amazônia Verde. Surgiu então a ideia de chamar aquela extensa área marítima de Amazônia Azul.” (GUIMARÃES CARVALHO, 2019)

Assim, o almirante Guimarães Carvalho enfatizou que, no decorrer de seu comando da Marinha, uma das principais preocupações foi a divulgação desta ideia de

³⁶⁹ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira *et al.* Amazônia Azul: o mar que nos pertence. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2006, p. 263.

uma Amazônia Azul. Para isso, entrou em contato com o Contra-Almirante Eurico Wellington Ramos Liberatti, que em 2003 se encontrava na reserva, com o propósito de preparar um texto abordando o que seria a Amazônia Azul. Neste caso, o almirante Guimarães Carvalho observou que não se tratavam de produções textuais realizadas pelo Estado-Maior da Armada. E sim, era um pedido pessoal dele ao almirante Ramos Liberatti com o qual compartilhavam das mesmas ideias, e que Guimarães Carvalho considerava um bom escritor que articulava bem suas ideias. Deste contato, conforme o ex-Comandante da Marinha, é que foram publicados os três primeiros artigos abordando o que seria a Amazônia Azul, com os seguintes títulos: “A outra Amazônia” (25/02/2004)³⁷⁰; “No mar, a nossa última fronteira” (14/04/2005)³⁷¹; e finalmente o terceiro “A Amazônia Azul” (11/05/2005)³⁷². Artigos estes publicados na Folha de São Paulo, e que apesar de estarem sob autoria do almirante Roberto Guimarães Carvalho, foram escritos pelo almirante Eurico Wellington Ramos Liberatti a pedido do próprio Comandante da Marinha.³⁷³

A partir daquele momento, estabeleceu-se enquanto área marítima estratégica para o Brasil as águas sob jurisdição brasileira, mais precisamente aquilo que se chamou de Amazônia Azul. Desta forma, manteve-se o Atlântico Sul enquanto área fundamental para a atuação da Marinha brasileira contra eventuais crises e/ou conflitos regionais no contexto internacional pós-Guerra Fria. Tendo em vista as diversas ilhas de soberania britânica e o posicionamento de alguns países da região, influenciados por outras potências militares, destacou-se que a região poderia enfrentar crises de natureza militar. E com relação ao Atlântico Sul, de forma mais específica, afirmou-se que nas situações de inferioridade militar a Marinha brasileira deveria concentrar os seus esforços nas ações de negação do uso do mar, a partir do emprego de seus meios submarinos e aéreos. Tratava-se de uma linha de pensamento que, dependendo da situação, também previa a realização de ações de controle de áreas marítimas através do emprego de meios aéreos, aeronavais, de superfície e submarinos. Entendia-se que estas ações deveriam assegurar

³⁷⁰ Ver: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz2502200409.htm>. Último acesso em 07 de setembro de 2023.

³⁷¹ Ver: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz1404200509.htm>. Último acesso em 07 de setembro de 2023.

³⁷² Ver: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz1105200509.htm>. Último acesso em 07 de setembro de 2023.

³⁷³ Entrevista realizada com o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2003-2007), Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho. Rio de Janeiro, 18 de julho de 2019.

a liberdade de exploração, por parte do Brasil, dos recursos de sua Zona Econômica Exclusiva e de sua Plataforma Continental.³⁷⁴ De modo geral, é possível afirmar que este pensamento da Marinha brasileira se utilizou de concepções navais bastante defensivas, baseadas na centralidade do território e no uso do mar enquanto espaço para uma defesa em profundidade.

Neste sentido, uma série de produções ideacionais indicam que a Marinha brasileira deveria estar capacitada para atuar, de modo significativo, no teatro estratégico correspondente ao que Mario Cesar Flores denominou de “*Atlântico Sul estratégico*”³⁷⁵ [e] que começa[va] em baixa latitude norte, mais ou menos na latitude de Trinidad e Tobago, onde tem início o Caribe estratégico”.³⁷⁶ Em síntese era uma agenda de segurança regional para um país que tinha interesses econômicos globais e que não apresentava preocupações militares imediatas envolvendo a América do Sul. Para o almirante Flores, o fim da Guerra Fria significou o fim da ameaça submarina soviética no Atlântico Sul e isso teria feito com que diminuíssem consideravelmente as preocupações em torno dos conflitos navais clássicos naquele oceano. Por outro lado, o Atlântico Sul não deixou de ser considerado objeto de instrumento internacional, na medida que representava uma zona de paz e cooperação, afastada das turbulências e contenciosos da esfera internacional. E, por conta desta avaliação político-estratégica, em 2002, observou-se inclusive que o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR) estaria perdendo ainda mais o seu sentido de existir enquanto instrumento de segurança coletiva.³⁷⁷

Mario Cesar Flores (2002) afirmou que seria de interesse do Brasil uma capacidade militar planejada capaz de assegurar a segurança regional e também que

³⁷⁴ MOURA, José Augusto Abreu de. *A estratégia naval brasileira no pós-Guerra Fria: uma análise comparativa com foco em submarinos*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2014, p. 145s.

³⁷⁵ A construção do conceito “Atlântico Sul estratégico” merece uma pesquisa a parte de modo que possa ser articulado com outras produções identificadas com a Marinha brasileira. Neste sentido, José Augusto Abreu de Moura complementou esta linha de pensamento voltada para a delimitação daquilo que seria o *Atlântico Sul estratégico* afirmando que: “A END-2008 [estabeleceu] (...) o aumento de presença militar no Atlântico Sul e áreas de atuação prioritária, em coerência com a PDN-2005 e a PDN [1996], que priorizam sua importância e o definem como parte do entorno estratégico do País. Em termos estratégicos, ele vai do paralelo de 16° até a Antártica, e contém as margens oeste da África e Leste da América do Sul.”. Ver: MOURA, José Augusto Abreu de. *A estratégia naval brasileira no pós-Guerra Fria: uma análise comparativa com foco em submarinos*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2014, p. 144.

³⁷⁶ FLORES, Mario Cesar. *Reflexões estratégicas: repensando a defesa nacional*. São Paulo: Realizações, 2002, p. 64.

³⁷⁷ *Ibidem*, p. 65.

viabilizasse a cooperação brasileira com a ordem global.³⁷⁸ Em relação ao preparo naval brasileiro, salientou-se que o poder naval deveria ser configurado para a segurança das águas próximas do litoral brasileiro e para a presença da Marinha nas fronteiras marítimas do Brasil. Conforme o almirante Flores, em uma agressão externa – vista como improvável naquele contexto – apenas parte da fronteira marítima brasileira seria objeto de ameaça, isso porque o fato de o litoral brasileiro ser muito extenso faria com que os objetivos do agressor fossem limitados. Somando-se a esta linha de pensamento e tendo em vista as limitações materiais da Marinha brasileira do final do século XX, compreendia-se quase que de forma consensual que o Brasil não precisaria ser um ator naval importante longe de seu território. Neste último aspecto, entendia-se que a segurança dos interesses brasileiros além do Atlântico Sul dependeria da atuação de outras potências navais, neste caso os Estados Unidos e/ou países regionais de maior expressão militar.³⁷⁹

Em meio aos debates indicando uma maior presença da Marinha do Brasil no Atlântico Sul, o Plano de Desenvolvimento de Táticas da Marinha estabeleceu que o emprego dos meios navais brasileiros deveriam atender uma proposta de combate inserida em diversos cenários.³⁸⁰ Por exemplo, as operações entre navios e helicópteros passariam a ser coordenadas para o emprego dos mísseis de superfície-superfície e dos mísseis ar-superfície. Inclusive, avaliou-se nos anos finais da década de 1990 a importância de se iniciar a elaboração de um projeto para determinar qual deveria ser o perímetro da Defesa Aérea da Força Naval. Isso, em um momento em que se imaginava a possibilidade de emprego de uma aviação de interceptação embarcada no navio-aeródromo *Minas Gerais*³⁸¹, capaz de combinar a utilização de helicópteros com as aeronaves de asa-fixa.³⁸²

³⁷⁸ Ibidem. p. 79.

³⁷⁹ Ibidem. p. 80s.

³⁸⁰ Entre estes cenários, destaque para: o controle de área marítima, a negação do uso do mar com o emprego de submarinos, a elaboração de um plano de minagem defensiva, e a elaboração de um plano de atuação coordenada entre navios e helicópteros utilizando mísseis de superfície-superfície e mísseis ar-superfície. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1998*. Arquivo da Marinha, p. 42.

³⁸¹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1998*. Arquivo da Marinha, p. 42.

³⁸² Em 1999 as autoridades militares da Marinha consideram a necessidade de um Sistema de Apoio aprimorado, capaz de auxiliar nas tomadas de decisão considerando a estratégia naval do país, que permaneceu pautada: (i) na negação do uso do mar com o emprego de submarinos – preferencialmente com o emprego dos submarinos da Classe *Tupi*; e (ii) o controle de área marítima com a utilização de aeronaves de asa-fixa embarcadas, para assim estabelecer um perímetro de defesa da força naval. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1999*. Arquivo da Marinha, p. 35.

Neste último aspecto, posteriormente, as limitações identificadas no navio-aeródromo *Minas Gerais*, para operar as aeronaves A-4 de asa-fixa recém adquiridas, serviriam de justificativa para a aquisição de um navio-aeródromo de maior dimensão estrutural e que viria a ser o *São Paulo*.

Apoiado na ideia de maior presença militar brasileira no Atlântico Sul, o bom relacionamento com os países marítimos da África Ocidental tornou-se algo importante para a defesa dos interesses brasileiros no oceano Atlântico. Entendia-se que o apoio da Marinha do Brasil a estes países – cooperando para que desenvolvessem suas forças navais – reforçaria a própria estabilidade e segurança regional, evitando assim eventuais conflitos regulares e/ou irregulares no Atlântico Sul.³⁸³ Fato é que o pensamento político-estratégico da Marinha tornou evidente as suas prioridades de atuação no Atlântico Sul, com os debates internos fortalecendo a ideia de configuração de uma Marinha de capacidades oceânicas. Enfatizou-se desta forma a capacitação do poder naval brasileiro para atuar regionalmente de Trindade Tobago ao Cabo Verde, e destes arquipélagos direcionando-se ao Atlântico Sul.³⁸⁴ Foi então que a Marinha brasileira se mostrou mais disposta para o estabelecimento de intercâmbios, e conseqüentemente maior aproximação, com as Marinhas de maior importância inseridas no oceano Atlântico.³⁸⁵ Neste sentido, o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2007-2015), Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, apontou para a importância estratégica de a Marinha brasileira aproximar-se dos países africanos com litoral no Atlântico Sul ao salientar que:

“Em todos os países de língua portuguesa, o relacionamento é muito forte, principalmente com aqueles voltados para (ou no) o Atlântico Sul: Angola, Cabo Verde, São Tomé e Príncipe, Angola, Guiné e, do lado oriental da África, Moçambique. Além disso, temos um relacionamento muito forte com a Namíbia, que estamos ajudando a construir a sua Marinha e seu CFN [Corpo de Fuzileiros Navais]. [E que] na Marinha da Namíbia, muita gente fala português porque estudou no Brasil e

³⁸³ Entrevista realizada com o ex-Diretor de Engenharia Naval da Marinha do Brasil (1990-1998), Vice-Almirante Armando Senna Bittencourt (Engenheiro Naval). Rio de Janeiro, 13 de julho de 2019.

³⁸⁴ Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha (1990-1992), Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores. Rio de Janeiro, 15 de julho de 2019.

³⁸⁵ Entre estas Marinha destaque para as Marinhas da Argentina, do Uruguai, de Portugal, da África do Sul, e dos Estados Unidos. Existindo neste sentido determinada diferenciação entre quais seriam as prioridades firmadas com cada uma destas Marinhas. No caso da Marinha dos Estados Unidos se pretendia o aperfeiçoamento dos oficiais brasileiros e dos aspirantes da Escola Naval. E, com as demais Marinhas dos países citados previu-se uma maior cooperação, e intercâmbio de ideias e de interesses em comum, principalmente quando se tratando da Marinha argentina. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1995*. Arquivo da Marinha, p. I-26.

voltou várias vezes – chegou aqui para ser marinheiro, depois foi a Cabo, mais tarde foi a Sargento, voltou para fazer aperfeiçoamento e assim sucessivamente. No caso dos Oficiais, muitos jovens cursaram a Escola Naval. Assim, eu diria que a Marinha do Brasil teve papel primordial na criação da Marinha da Namíbia.” (MOURA NETO, 2019).

Para a Marinha brasileira a sua aproximação com as Marinhas dos países da costa atlântica africana era algo imprescindível para o intercâmbio de experiências e o compartilhamento de conhecimentos e informações de maneira geral. Tratava-se de um pensamento propositivo que complementava a política de cooperação e de desenvolvimento da Marinha do Brasil com as Marinhas de outros países, preferencialmente, da América do Sul e da África Ocidental. Assim, o Programa de Intercâmbio de pessoal com outras Marinhas englobou as áreas: operacional, de ciência e tecnologia, de instrução e de logística. Entretanto, estas políticas nem sempre atenderiam todas as expectativas da Marinha quando postas em prática, a exemplo da reformulação do Acordo de Cooperação do Brasil com a Namíbia devido ao não cumprimento de alguns tramites acordados envolvendo o pagamento de bens e serviços.³⁸⁶ De toda forma, eram iniciativas direcionadas para o aprofundamento das relações entre Marinhas de diferentes países que, apesar das limitações materiais e financeiras, atuavam de modo cooperativo nas duas margens do Atlântico Sul e que, portanto, de alguma maneira poderiam atender os interesses de maior presença militar do Brasil no Atlântico Sul – por meio de exercícios navais conjuntos, intercâmbio de oficiais em instituições de ensino/formação, troca de informações relevantes, acesso a determinados portos/bases navais e até mesmo através da prestação de serviços técnicos por parte da Marinha brasileira.

1.3. A Amazônia na estratégia da Marinha: aumento da presença militar, controle dos rios interiores e a prestação de suporte logístico

De acordo com o capítulo anterior, percebe-se que a Amazônia esteve no pensamento político-estratégico da Marinha de forma mais recorrente desde o início dos anos de 1980, em um momento que a Marinha apresentava os primeiros indicativos para a diversificação das suas capacidades e cenários de atuação. A configuração de uma

³⁸⁶ Para fins ilustrativos, em 1998, a Marinha do Brasil formou onze oficiais para a Ala Naval da Namíbia, prevendo também a contínua formação de cinquenta marinheiros namibianos. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1998*. Arquivo da Marinha, p. 38s.

Marinha para atuar em águas marrons tornava-se assim uma das capacidades a serem ampliadas na Marinha brasileira, e por conta disso previu-se um incremento de sua presença nos rios interiores do país, especialmente, da região amazônica. Contudo, a concretização destas medidas de maior presença militar deu-se com maior intensidade a partir da segunda metade da década de 1990 e início dos anos 2000, na medida em que a atuação da Marinha brasileira na Amazônia foi sendo gradualmente melhorada e estruturada, especialmente, em termos de instalações físicas e ampliação dos comandos e distritos navais. Assim, percebe-se que o movimento da Marinha brasileira para a Amazônia, no período correspondente aos anos de 1995 a 2008, consistiu em um movimento que pretendia intensificar as ações iniciadas ainda no início dos anos de 1980, em paralelo, com a elaboração/implementação do Projeto Calha Norte.

No período entre os anos de 1995 a 2008, a Marinha procurou acompanhar o movimento do Exército brasileiro em direção à Amazônia, de forma que conseguisse contribuir de maneira geral com a presença/atuação dos militares brasileiros na região amazônica. Neste contexto, o Projeto Calha Norte era um dos principais referenciais no sentido de fornecer as linhas centrais de ação/orientação, bem como os propósitos a serem alcançados pelos militares na Amazônia. Entretanto, é importante lembrar que o Projeto Calha Norte surgiu de uma série de estudos do Conselho de Segurança Nacional realizados no ano de 1985 (MARQUES, 2007, p. 157) e que, portanto, seus objetivos delimitados foram anteriores ao recorte temporal pós-Guerra Fria. Contudo, torna-se impossível compreender a atuação da Marinha brasileira na Amazônia sem destacar os objetivos do Projeto Calha Norte, que pretendiam promover uma maior integração da região amazônica ao norte das calhas dos rios Solimões e Amazonas com o restante do país. De modo geral, o projeto previu inicialmente: um aumento da presença militar na região; a ampliação das infraestruturas viárias; e a interiorização dos polos de desenvolvimento econômico do país. E, no plano político-estratégico, o projeto estabeleceu e manteve este propósito, ao longo dos anos, de reforçar a presença militar brasileira, principalmente, nas regiões fronteiriças e que apresentavam algum tipo de vulnerabilidade³⁸⁷ em termos de segurança e defesa do território brasileiro (MARQUES, 2007, p. 157s).

³⁸⁷ Algumas das vulnerabilidades identificadas nas fronteiras brasileiras: (i) a existência/presença de grupos guerrilheiros na Guiana, Colômbia, Suriname e Bolívia; (ii) disputas territoriais entre Peru e Equador; e (iii) a possibilidade de Venezuela e/ou Guiana reverem suas fronteiras com o Brasil. Ver: MARQUES,

Portanto, no período correspondente aos anos de 1990 e início de 2000, as preocupações da Marinha não foram direcionadas apenas para o Atlântico Sul, estendendo-se também para o aumento das medidas de proteção e controle dos principais rios brasileiros. Neste caso, observa-se que a defesa territorial, sob o olhar estratégico da Marinha, envolveu o controle dos rios interiores do país que incluíam não somente a Amazônia, mas também, em menor escala, a bacia do Paraguai – com esta última tornando evidente a ênfase histórica direcionada para a militarização da região sul do Brasil. Utilizando-se da ideia de controle dos rios interiores, foram e continuam sendo realizadas as Operações Ribeirinhas, com determinada prioridade voltada para a Amazônia. Operações estas que demandam forças especializadas compostas por navios de patrulhamento fluvial, helicópteros e o treinamento de fuzileiros navais para aquele cenário, por parte da Marinha do Brasil.³⁸⁸ Neste sentido, com relação ao controle dos principais rios da Amazônia, o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2003-2006), Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, em entrevista, declarou que há uma frase que a Marinha habitualmente gosta de citar: “Quem controla o rio, controla a margem”. Afirmando deste modo que para qualquer atividade a ser desempenhada na Amazônia, o uso dos rios é indispensável, e neste caso, a Marinha deveria cumprir com este papel.³⁸⁹

Entre as autoridades militares, entendia-se que as Forças Armadas eram as grandes representantes da presença do Estado brasileiro na Amazônia. Com isso, as maiores preocupações se concentravam nas vulnerabilidades existentes na Amazônia Ocidental, composta pelos estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima. Estados estes que compunham o principal eixo estratégico na região dos rios Solimões e Amazonas. Na Amazônia os acessos por vias fluviais, para as fronteiras com a Colômbia e com o Peru, é que unificam as sub-regiões amazônicas: a *Ocidental*, centrada em Manaus, e a *Oriental*, sediada em Belém. Também cabe destacar, neste caso, os principais afluentes do rio Amazonas, os rios: Negro, Juruá, Purus e Madeira – com este último aproximando a fronteira brasileira com a Bolívia, Colômbia, Peru e Venezuela. Além disso, torna-se

Adriana Aparecida. *Amazônia: pensamento e presença militar*. Tese de doutorado. Programa de Pós-Graduação do Departamento de Ciência Política. Universidade de São Paulo, 2007, p. 159.

³⁸⁸ FLORES, Mario Cesar. *Reflexões estratégicas: repensando a defesa nacional*. São Paulo: Realizações, 2002, p. 82s.

³⁸⁹ Entrevista realizada com o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2003-2006), Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho. Rio de Janeiro, 18 de julho de 2019.

necessário lembrar que Peru e Colômbia utilizam os rios Solimões e Amazonas para acessar o oceano Atlântico, e também que as embarcações peruanas frequentemente patrulham o rio Javari, cruzando constantemente as águas brasileiras para alcançar determinados pontos de seu país (ELIA, 2000, p. 69-72).

Estes fatores citados acima contribuem para uma melhor compreensão do papel estratégico da Marinha do Brasil, em manter a presença brasileira nesta região de fronteiras de difícil acesso e controle limitado. Somando-se a isso, é importante destacar que há uma diferença considerável dentro da região quando feita a comparação da Amazônia Oriental com a Amazônia Ocidental, e isso reflete diretamente nas vulnerabilidades do país para proteger essas regiões. Entre os anos de 1995 a 2008, a Marinha enfatizou que a Amazônia Oriental era mais desenvolvida e articulada a partir de suas rodovias, e que o próprio acesso ao oceano dinamizava o crescimento daquela região. Por outro lado, a Amazônia Ocidental era considerada a região mais vulnerável do país na qual o único ponto de apoio logístico seria Manaus, realidade esta que acentuava a importância de se pensar o desenvolvimento de outros pontos de apoio nessa região. Ademais, outro aspecto estratégico de destaque naquele período era a atuação constante dos grupos de guerrilha, presentes na Tríplice Fronteira Brasil-Peru-Colômbia associados ao narcotráfico. Foi então que, diante deste contexto, estabeleceu-se que as Operações Ribeirinhas deveriam corresponder com as responsabilidades para se manter o controle das hidrovias e suas respectivas margens. Para isso, a Flotilha do Amazonas dedicou um Grupamento de Fuzileiros Navais e um Esquadrão de Helicópteros, com o propósito de empregar, de forma combinada, os navios de patrulhamento fluvial e helicópteros embarcados com os meios anfíbios da Marinha (ELIA, 2000, p. 72-83).

Em linhas gerais, manteve-se certa continuidade no pensamento da Marinha no que diz respeito à Amazônia, com as autoridades militares apoiando a presença da Marinha naquela região, tendo em vista algumas considerações pontuais. Para o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2007-2015), Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, a Marinha é responsável pelo apoio logístico, pelo transporte de tropas e pelo emprego dos fuzileiros navais com um Batalhão de Operações Ribeirinhas. Inclusive, Moura Neto salientou também a possibilidade de participação deste batalhão nas ações de combate terrestre em conjunto, ou não, com o Exército brasileiro. No entanto, e diferente do Exército, de acordo com Moura Neto (2019) a Marinha vê o

Atlântico Sul enquanto área prioritária para as suas operações, concedendo-lhe assim maior importância estratégica no pensamento naval brasileiro.³⁹⁰

Com relação às ideias que circulavam nos diferentes espaços da Marinha, afirmava-se que as riquezas e recursos naturais existentes na Amazônia poderiam aumentar os níveis de vulnerabilidade daquela região. Tratava-se de uma leitura da região amazônica que a inseria entre as regiões do país mais suscetíveis em termos de defesa. De acordo com as características do cenário amazônico, observou-se que os navios-patrolha com helicópteros embarcados seriam os meios mais eficientes para atender o sistema logístico de apoio ao longo das calhas dos principais rios. Neste sentido, o almirante Vidigal (1997) enfatizou que a Marinha deveria estar preparada para operar, principalmente, com as forças terrestres do Exército e com a Força Aérea sob um comando único. Para tanto, na medida em que fossem reveladas as pretensões de uma maior extensão da área de atuação dos navios, a Marinha deveria então dispor de embarcações menores, de alta velocidade e pequeno calado, para garantir o deslocamento dentro dos pequenos rios. Deste modo, compreendia-se que esta maior presença da Marinha na Amazônia poderia contribuir, enquanto fator de dissuasão, por meio da atuação dos Fuzileiros Navais, especialmente, em um hipotético teatro de guerra na selva (VIDIGAL, 1997, p. 87-120).

Ademais, para conseguir corresponder aos critérios defensivos do cenário amazônico, destacou-se que as operações naquela região deveriam contar com meios navais de pequenas dimensões e calado, que possibilitassem a atuação da Marinha nos pontos limites do território brasileiro. Neste sentido, para o Vice-Almirante José Obino (1998), as deficiências e dificuldades de atuação na região eram acentuadas devido ao número reduzido das unidades e precariedade dos armamentos. Em 1994, com a finalidade de aumentar as capacidades operacionais nas vias navegáveis da Amazônia, foi criado o Comando Naval da Amazônia Ocidental, subordinado ao 4^a Distrito Naval com sede em Belém. A criação do Comando Naval da Amazônia Ocidental surgiu deste aumento das preocupações, apontadas na *Política da Marinha*, referentes à aquisição de novos meios – flutuantes, aéreos, terrestres, de apoio logístico móvel e de apoio logístico fixo – a serem empregados na Amazônia. Intensificou-se desta maneira a demanda por um número maior de embarcações, que viabilizassem o rodízio dos navios-patrolha

³⁹⁰ Entrevista realizada com o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2007-2015), Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto. Rio de Janeiro, 16 de julho de 2019.

empregados no patrulhamento das águas interiores, navios estes que deveriam operar com o apoio dos helicópteros orgânicos embarcados. E ainda, em relação aos demais navios com outras características/capacidades empregados pela Marinha naquele cenário, previu-se também que estes poderiam atuar de forma independente com os fuzileiros navais e/ou em conjunto com os navios-patrolha (OBINO, 1998, p. 121-131).

Na medida em que se tornava crescente a importância estratégica da Amazônia para o Brasil, conseqüentemente, percebe-se um aumento dos debates na Marinha brasileira voltados para delimitação de seu papel naquela região. Com isso, mais precisamente no início do século XXI, as autoridades militares salientaram a necessidade de se repensar a forma com que a Marinha se fazia presente na região amazônica, presença esta que a partir daquele momento deveria ser maior e melhor direcionada. Foi então que o Comandante da Marinha (2003-2006), o almirante Guimarães Carvalho, decidiu dividir e ampliar a área norte do país, que inicialmente em seu comando estava sob a jurisdição do 4º Distrito Naval, comandado por um Vice-Almirante, e cuja sede ficava em Belém. Neste sentido, Guimarães Carvalho salientou que se tratava de uma área muito grande para se preocupar, com o almirante responsável tendo que se preocupar com toda a parte interna daquela área e também toda a parte litorânea/marítima norte do país. Por conta disso, optou-se pela ampliação da presença da Marinha brasileira no interior da Amazônia por meio da criação do 9º Distrito Naval, sediado em Manaus, com um Vice-Almirante subordinado diretamente ao Comando de Operações Navais.³⁹¹ Nas palavras do almirante Guimarães Carvalho:

“Era uma área de grandes dimensões e, de certa forma, os problemas da Amazônia Oriental, que possui litoral marítimo, não são exatamente iguais aos da Amazônia Ocidental. Antes, já havia um Comando Naval da Amazônia Ocidental, comandado por um Contra-Almirante, subordinado ao Comandante do 4º Distrito Naval. Qualquer decisão mais séria que ele tivesse que tomar relativa a problemas da área do seu Comando Naval, tinha que consultar o Comandante do 4º DN. Em alguns casos realmente mais complicados, o Comandante do 4º DN tinha que consultar o Comandante de Operações Navais, a quem ele era subordinado. Por mais ágil que as comunicações pudessem ser, quando você começa a criar muitos “estágios” para as tomadas decisões, o processo é atrasado. Então transformamos o Comando Naval da Amazônia Ocidental em 9º Distrito Naval com um Vice-Almirante, subordinado diretamente ao Comando de Operações Navais.” (GUIMARÃES CARVALHO, 2019).

³⁹¹ Entrevista realizada com o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2003-2006), Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho. Rio de Janeiro, 18 de julho de 2019.

De todo modo, o fato é que na região amazônica a Marinha atuou no patrulhamento fluvial e também enquanto polícia naval nas vias navegáveis e de fronteira terrestre/fluvial. Conseqüentemente, na medida em que aumentava a presença da Marinha brasileira naquela região, tornava-se cada vez mais necessária a ampliação dos meios com as características adequadas para operarem naquele ambiente. Contudo, tratava-se de uma linha de pensamento estratégico que não condizia com a realidade material da Marinha na Amazônia, sobretudo, nos anos finais da década de 1990. Por exemplo, em 1998, para se ter uma dimensão das condições dos meios empregados pela Marinha brasileira, parte dos meios flutuantes eram considerados obsoletos e em número reduzido para atender as demandas da região.³⁹² Algo que ficaria mais evidente com a implantação do SIPAM – Sistema de Proteção da Amazônia – na qual coube à Marinha uma maior contribuição na vigilância e proteção da região amazônica.³⁹³ A partir da implantação do SIPAM, intensificaram-se as solicitações logísticas para a Marinha, no sentido de possibilitar um melhor trânsito de pessoal e de material utilizando-se das vias fluviais na região. Realidade que fez com que a Marinha inserisse a Amazônia em seu planejamento estratégico com maior atenção, de modo que conseguisse assegurar a proteção e, conseqüentemente, o controle das principais calhas fluviais de acesso para a região amazônica.³⁹⁴

³⁹² Naquele mesmo ano, a Marinha contava com os seguintes meios navais para operar na Amazônia: três corvetas *Classe Imperial Marinheiro* com quarenta anos de serviço; dois navios-patrolha fluvial *Classe Pedro Teixeira* com cerca de 25 anos de serviço; três navios-patrolha fluvial *Classe Roraima* com cerca de 20 anos de serviço; e quatro navios-patrolha *Classe Piratini* com mais de 25 anos de serviço. Meios estes que contavam com o apoio aéreo de cinco helicópteros *Esquilo*, e apoio terrestre de dois grupamentos de Fuzileiros Navais. Ver: OBINO, José Luiz Feio. A Amazônia e a Marinha – suas necessidades de meios para o terceiro milênio – uma reflexão. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 118 n° 4/6. Abr./jun. 1998, p. 117ss.

³⁹³ OBINO, José Luiz Feio. A Amazônia e a Marinha – suas necessidades de meios para o terceiro milênio – uma reflexão. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 118 n° 4/6. Abr./jun. 1998, p. 117ss.

³⁹⁴ Para que isso fosse viável, apontou-se para a modernização das oficinas e capacidade de docagens simultâneas, como também, para o aumento no efetivo de pessoal nas atividades industriais. Com atenção para os seguintes pontos fixos: (i) a Estação Naval de Rio Negro que deveria ser transformada em Base Fluvial com dique flutuante para reparo, manutenção e adestramento; (ii) a Base Naval de Val-de-Cães que precisava ser modernizada no seu parque industrial; e (iii) a Estação Naval em Tabatinga para o eventual estacionamento dos navios, servindo também para o adestramento dos meios em trânsito. A importância destes pontos fixos é reforçada por conta das limitações de se atuar naquele cenário, considerando a precariedade dos meios para o controle das vias navegáveis em uma região atípica para a Marinha, em uma região em que eram – e continuam sendo – quase que inexistentes as rodovias e ferrovias. Ver: OBINO, José Luiz Feio. A Amazônia e a Marinha – suas necessidades de meios para o terceiro milênio – uma reflexão. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 118 n° 4/6. Abr./jun. 1998, p. 131s.

2. Pensamento autonomista em um contexto de mudanças e incertezas: desaceleração dos programas navais, a criação do Ministério da Defesa e os novos documentos de defesa

2.1. A reduzida capacidade industrial e de absorção de novas tecnologias na Marinha brasileira: alternativas em debate para um cenário de crise econômica e retrações orçamentárias

Entre a maioria das autoridades da Marinha compartilhava-se a ideia de que o setor de desenvolvimento tecnológico merecia maior atenção, afirmando-se que o Brasil deveria aproveitar o contexto de relativa pacificidade regional para então preparar-se militarmente de forma não apressada. Assim, conferiu-se o preparo militar e o desenvolvimento de novas tecnologias ao *status* do Brasil em suas pretensões no cenário internacional. Salientou-se neste sentido que a Marinha deveria ao menos produzir os materiais de maior consumo com o propósito de viabilizar uma escala industrial sustentável, por meio da exportação de mísseis e munições em geral, das peças de reposição frequentemente utilizadas, e dos *softwares* operacionais. A ideia central destas medidas visava a redução da dependência logística externa, de modo que assegurasse a autonomia estratégica da Marinha brasileira diante da hipótese de um eventual fornecimento vetado pelas políticas restritivas das maiores potências envolvendo a missilística operacional/estratégica, o armamento automatizado, e a própria propulsão naval nuclear (FLORES, 2002, p. 87).

Tratavam-se de produções ideacionais que não encontravam sustentação financeira diante de um cenário nacional de crise econômica e, conseqüentemente, de retrações orçamentárias. Para se ter uma dimensão, entre os anos finais de 1990 e início dos anos 2000, os investimentos necessários para a continuidade dos projetos navais em andamento somados com os custos de manutenção dos meios navais e aéreos – embarcações, aeronaves e equipamentos de maneira geral – em valores se tornariam superiores em relação ao orçamento destinado para a Marinha no período. Neste sentido, enquanto solução aplicável, apontou-se para a criação de núcleos de excelência para cada uma das diferentes capacidades defensivas/ofensivas do poder naval brasileiro. Optou-se assim pela qualidade e não pela quantidade dos meios empregados. Entendia-se que o desenvolvimento tecnológico voltado para os sistemas de armas estava revolucionando a forma de se fazer a guerra no mar e que, por conta destas transformações, a Marinha brasileira deveria acompanhar minimamente estes processos. Para isso, de acordo com

Vidigal et al. (2006), as Forças Armadas do Brasil deveriam priorizar os projetos que implicassem na aquisição de tecnologia. Previu-se com isso um apoio contínuo aos institutos de pesquisa para que estes coordenassem suas atividades voltadas para a absorção das novas tecnologias. Portanto, ao menos no plano das ideias, observou-se que os principais projetos da Marinha, a exemplo do submarino de propulsão nuclear, deveriam receber maiores investimentos, uma vez que a conclusão do mesmo elevaria o grau de competência militar do Brasil (VIDIGAL *et al.*, 2006, p. 265s).

Nesta mesma linha de pensamento, para o almirante Mauro Cesar, o ideal seria a Marinha não mais comprar projetos de navios de superfície ao considerar que o Brasil teria as condições para os fazer.³⁹⁵ Entretanto, enfatizou que as limitações na área da construção naval encontravam dificuldades devido ao fato do governo brasileiro não garantir os recursos necessários, de forma contínua, para os projetos da Marinha. Neste sentido, e ao contrário daquilo que era proposto pelos militares autonomistas dentro da Marinha brasileira, o financiamento externo conjugado com a compra de projetos navais não nacionais se tornaria, cada vez mais, a única alternativa para a aquisição de novas embarcações e modernas tecnologias. Tratava-se de uma realidade vista como limitante entre os militares brasileiros que compartilhavam de um pensamento autonomista, identificado com o desenvolvimento tecnológico do poder naval brasileiro.³⁹⁶

Estes episódios eram considerados um problema que agravava a dependência externa da Marinha, especialmente, no estabelecimento de parcerias com empresas estrangeiras para a prestação de serviços técnicos não realizados por brasileiros. No final da década de 1990, a própria manutenção e abastecimento das embarcações no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro apresentaram dificuldades, por conta dos processos de obtenção de peças sobressalentes. Limitação que se somava à gradativa redução da mão de obra especializada resultante da aposentadoria dos servidores, sem a substituição dos mesmos. Inclusive, neste caso, a falta de qualificação adequada de mão de obra e a não substituição dos aposentados gerou atrasos na realização dos reparos das embarcações da Marinha de maneira geral. E isso fez com que o AMRJ contratasse, de forma crescente, firmas prestadoras de serviços como alternativa para minimizar os efeitos prejudiciais que

³⁹⁵ Entrevista realizada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra José Augusto Abreu de Moura com o Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira entre os meses de fevereiro/março de 2011, no Rio de Janeiro. Entrevista disponível em: MOURA, José Augusto Abreu de. *A estratégia naval brasileira no pós-Guerra Fria: uma análise comparativa com foco em submarinos*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2014, p. 310.

³⁹⁶ *Ibidem*, p. 310.

estavam afetando o desenvolvimento dos projetos em andamento na Marinha.³⁹⁷ Neste sentido, para a obtenção de sobressalentes, optou-se pela compra no exterior de navios e/ou aeronaves usadas, a exemplo dos lotes de material para a manutenção das fragatas da Classe *Greenhalgh* – via contrato estabelecido em 1997 e que incluiu naquela ocasião a implantação de uma infraestrutura de apoio no AMRJ para a realização dos reparos destas embarcações.³⁹⁸

Na Marinha, o Vice-Almirante Elcio de Sá Freitas, ex-diretor da DEN, esteve entre os oficiais-superiores e oficiais-generais que se identificavam com a linha de pensamento autonomista. Neste caso, é importante destacar que os engenheiros navais, na maioria das situações, se posicionavam de forma favorável ao desenvolvimento tecnológico autônomo da Marinha. Esta vertente autonomista parece ser uma tendência comum entre os engenheiros navais, possivelmente, por conta da própria formação e carreira destes oficiais engajados no desenvolvimento tecnológico do poder naval brasileiro. Com efeito, as palavras do almirante Elcio de Sá Freitas parecem sintetizar os aspectos do pensamento autonomista compartilhado entre os engenheiros navais da Marinha brasileira:

“Capacitar-se em projeto de navios de guerra não é empresa simples nem rápida. Necessita de longo tempo e continuidade. Dificilmente se realiza e facilmente se perde. Requer formação, aperfeiçoamento, retenção e gradual renovação de equipes; requer montagem de uma grande base de dados e informações técnicas atualizadas; requer adequada infraestrutura laboratorial; requer conhecimento e emprego dos setores técnico-científico-industrial nacional e internacional; e requer uma sucessão contínua de projetos, operações, avaliações e reprojets. Inclui inevitavelmente erros e correções.” (FREITAS, 2014, p. 200s).

Neste contexto, com relação ao desenvolvimento da indústria naval brasileira, o almirante Mario Cesar Flores também fez algumas ponderações sobre os custos dos modernos sistemas de armas e o destino destes grandes valores, canalizados para as indústrias de alta tecnologia no exterior. Indústrias que compunham as maiores corporações industriais do mundo e que eram consideradas de ponderável importância econômica para os seus respectivos países. A partir desta percepção, afirmou-se que estas indústrias constituíam fonte de empregos para os oficiais da reserva, que anteriormente

³⁹⁷ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1998*. Arquivo da Marinha, p. 06.

³⁹⁸ *Ibidem*, p. 13-16.

se destacaram no serviço ativo e que, por conta disso, seriam úteis para o estabelecimento de uma conexão entre os espaços industriais e militares. Assim, entendia-se que os atores envolvidos nestas negociações procurariam influenciar no pensamento político-estratégico de forma que conseguissem alcançar seus interesses comerciais. Residindo neste caso um grande risco, apontado pelo almirante Flores, e que deveria ser melhor avaliado pelos construtores do pensamento naval brasileiro: “(...) o de a estratégia ser demasiado condicionada pela tecnologia de interesse industrial, quando o correto é o inverso, a indústria ser condicionada pela conveniência estratégica, respeitados os limites da tecnologia possível” (FLORES, 2002, p. 38). E neste sentido, complementou ainda que os países que seriam alvos de ações militares não seriam os países daquilo que chamou de “primeira linha tecnológica”, mas sim aqueles de indústria pouco desenvolvida ao estilo do século XX (FLORES, 2002, p. 41). De modo geral, tratava-se de uma linha de pensamento que enfatizava o condicionamento da indústria de armamentos ao pensamento político-estratégico naval, e não o contrário.

Ademais, para atender as demandas científicas e tecnológicas do setor naval, uma série de reformulações foram elaboradas, no plano científico e tecnológico, com o propósito de não comprometer a deficiente capacidade industrial da Marinha. A partir deste propósito, em março de 1995, criou-se a Secretaria-Executiva do Conselho de Ciência e Tecnologia da Marinha (SECONCITEM). Esta secretaria daria origem a dois novos órgãos colegiados: o Conselho de Ciência e Tecnologia da Marinha; e a Comissão de Ciência e Tecnologia da Marinha. De maneira geral, eram órgãos encarregados de analisar, aprovar e supervisionar as atividades da Marinha direcionadas para as áreas de ciência e tecnologia. Assim, todas as ações vinculadas ao desenvolvimento tecnológico naval, antes de serem realizadas, deveriam passar previamente pelo CONCITEM. Conselho este composto pelo Ministro da Marinha, pelos titulares dos Órgãos de Direção Setorial, e ao Secretário da SECONCITEM. Tratava-se, portanto, de uma reforma organizacional voltada para uma melhor orientação e coordenação entre os setores de pesquisa e desenvolvimento tecnológico de interesse da Marinha e de incremento do poder naval brasileiro. E ainda, para as situações de interação simultânea das Forças Armadas, estabeleceu-se a Comissão Assessora de Assuntos Científicos e Tecnológicos

(COMASSE), órgão colegiado presidido pelo Estado-Maior das Forças Armadas, composto por representantes de diversos segmentos governamentais da área.³⁹⁹

Neste sentido, admitiu-se que a autonomia industrial da Marinha consistiria basicamente na sua capacidade de projetar seus meios e também de receber os financiamentos desejáveis para a consecução de determinado projeto. Do contrário, destacou-se que as ofertas de grandes financiamentos implicariam no aceite de pacotes técnicos prontos, tornando assim as engenharias de projeto e de fabricação totalmente estrangeiras. Situação indesejável considerando que a constante aceitação destes pacotes de ofertas manteria a dependência externa da Marinha, na posição de montadora e/ou fabricante sob licença de produtos estrangeiros. Inserido naquele contexto, o almirante Freitas afirmou que a Marinha deveria obter a capacidade de projetar seus meios, uma vez que os projetos de engenharia naval tanto induziriam quanto utilizariam as potencialidades técnico-científico-industriais do Brasil. Com isso, enfatizou que outras soluções, vistas como mais fáceis, deveriam ser avaliadas com maior realismo, em especial quando se tratando dos pacotes de transferência de tecnologia e a queima de etapas de desenvolvimento/produção. Entendia que os consórcios de firmas nacionais com estrangeiras poderiam ser meios importantes para se absorver tecnologias de fabricação, no entanto, poderiam também gerar resultados negativos tornando a Marinha uma montadora de componentes importados (FREITAS, 2014, p. 200s).

Por fim, observou-se que a transferência de tecnologia poderia, em um primeiro momento, parecer um meio fácil e rápido de se obter algo que a Marinha teria que desenvolver por meio do investimento de grandes recursos financeiros e humanos. Contudo, entendia-se que esta forte atração também poderia ser revestida de interesses comerciais e que, dependendo das circunstâncias de organização e de empenho do pessoal da Marinha, poderia não resultar em uma real absorção das tecnologias oferecidas. Fato é que a capacidade de absorção de tecnologia dependeria, sobretudo, da capacidade técnico-gerencial acumulada da Marinha, sem a desagregação das equipes técnicas/especializadas. Do contrário, o progresso técnico se tornaria descontínuo resultando inevitavelmente na perda de memórias técnicas ou em insuficiências para a realização das atividades. Com isso, compreendia-se que a absorção de novas tecnologias deveria ser analisada e dominada em seus fundamentos técnico-científicos para que a

³⁹⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1995*. Arquivo da Marinha, p. I-24s.

partir destes fundamentos se tornasse viável o desenvolvimento próprio de tecnologias similares. Entendia-se, de modo geral, que estas alternativas se tratavam de medidas que, caso adotadas de forma correta, poderiam evitar qualquer estagnação na área de inovações tecnológicas, proporcionando assim uma menor dependência dos fornecedores externos por parte da Marinha brasileira (FREITAS, 2014, p. 201s).

2.2. A criação e institucionalização do Ministério da Defesa no pensamento da Marinha brasileira: de uma inicial resistência para um posicionamento de maior aceitação interna entre os militares

Em capítulos anteriores, as relações civis-militares brasileiras foram apresentadas com o propósito de compreender os seus diferentes padrões, no decorrer das mudanças de regime e/ou governos. Assim, a própria criação e institucionalização do Ministério da Defesa, mencionada nos *padrões das relações civis-militares*, serviu para sinalizar que não aconteceram profundas mudanças no processo de formulação do pensamento naval brasileiro a partir da existência do Ministério da Defesa. Na Marinha, mais especificamente, os militares mantiveram a autonomia para formular a estratégia naval brasileira e conseqüentemente delimitar quais deveriam ser as prioridades da Marinha. Neste sentido, tanto os cenários de atuação do poder naval quanto a definição dos meios navais a serem adquiridos e/ou desenvolvidos partiram de decisões internas da Marinha brasileira e que seriam enviadas somente posteriormente ao Ministério da Defesa, sem a influência do poder civil de maneira geral. Entretanto, neste capítulo pretende-se apresentar as reações e posicionamentos dos militares inseridos na Marinha, no período correspondente aos anos de 1995 a 2008, a respeito da criação e institucionalização do Ministério da Defesa.

Para isso, optou-se por identificar o conteúdo das produções ideacionais de oficiais-gerais influentes no processo de construção do pensamento naval brasileiro. E também, recorreu-se ao conteúdo de algumas entrevistas realizadas com autoridades militares de nível ministerial que participaram, direta e/ou indiretamente, deste processo de criação/institucionalização do Ministério da Defesa. A partir da aproximação das ideias que circulavam na Marinha com o posicionamento das autoridades militares inseridas neste processo, entende-se que será possível compreender com maior clareza a atuação dos espaços de construção do pensamento naval brasileiro com os militares

inseridos na estrutura burocrática do Ministério da Defesa. Relacionamento este que passaria por mudanças de percepção e posicionamento entre as autoridades militares, de uma Marinha resistente e contrária à ideia de criação do Ministério da Defesa nos anos de 1990⁴⁰⁰ e início dos anos 2000⁴⁰¹ para uma Marinha não incomodada e que teria suas demandas atendidas pelo Ministério da Defesa, principalmente, a partir da publicação da Estratégia Nacional de Defesa em 2008.⁴⁰² Estas mudanças de posicionamento da Marinha podem ser explicadas por conta da positiva recuperação econômica do país, e que desta forma asseguraria uma maior margem de recursos financeiros para os investimentos no setor da indústria naval e de defesa de maneira geral. Compreende-se que estes períodos, apesar de próximos, de um governo para outro, consistiram em distintas realidades econômicas e agendas de política externa do Brasil e que, portanto, influenciaram diretamente no gradual aumento dos recursos orçamentários destinados para a defesa, especialmente, do primeiro para o segundo governo Lula.

A respeito da criação e institucionalização do Ministério da Defesa – pela Lei Complementar nº 97, de 10 de junho de 1999 – o almirante Armando Ferreira Vidigal argumentou positivamente, no sentido de que alguém deveria coordenar as diferentes visões de cada uma das Forças Armadas incorporando-as no panorama estratégico brasileiro. Panorama este que serviria, sobretudo, para orientar o planejamento militar do

⁴⁰⁰ Nas palavras do ex-Ministro da Marinha (1995-1998), almirante Mauro Cesar, que era contrário à ideia de criação do Ministério da Defesa, ao ser consultado pelo então Presidente da República Fernando Henrique Cardoso, disse: “Presidente, com toda a honestidade eu lhe digo, eu e praticamente toda a Marinha, não fomos favoráveis; agora, se há uma decisão política válida [para a criação do Ministério da Defesa], pode contar que nós vamos trabalhar com empenho para que ela tenha sucesso.”. Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1995-1998), Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira. Rio de Janeiro, 20 de junho de 2019.

⁴⁰¹ Nos primeiros anos após a criação do Ministério da Defesa, percebe-se, ao menos na Marinha, uma insatisfação dos Comandantes da Marinha que para além da perda do status de Ministros da Marinha, destacaram também as dificuldades em ter contato direto com o Presidente da República. Neste sentido, para o ex-Comandante da Marinha (2003-2006), almirante Guimarães Carvalho: “Com o Ministério da Defesa, os militares perderam *status*, importância e o acesso direto ao Presidente da República, pois passou a haver um intermediário entre eles. Prova disso, é que a minha primeira audiência com o Presidente Lula, só ocorreu em meados de março/2003, dois meses e meio após a minha posse no cargo [de Comandante da Marinha].”. Entrevista realizada com o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2003-2006), Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho. Rio de Janeiro, 18 de julho de 2019.

⁴⁰² Em entrevista, o almirante Moura Neto, ex-Comandante da Marinha (2007-2015), não apresentou qualquer posicionamento contrário à existência do Ministério da Defesa. Nas palavras do almirante Moura Neto: “Na verdade, não me recorro do Ministério da Defesa contrariando um projeto da Marinha, pelo contrário, sempre buscou obter recursos para sua execução. Por seu lado, a Marinha sempre levou ao Ministério da Defesa os seus projetos prioritários. (...) Então, não houve nenhum prejuízo [para] a Marinha.”. Entrevista realizada com o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2007-2015), Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto. Rio de Janeiro, 16 de julho de 2019.

país. Com isso, a anterior conceituação estratégica formulada de modo individual por cada uma das Forças Armadas passou a ser considerada como algo revestido de objetivos próprios e que, geralmente, beneficiariam as ações de uma das Forças diante das demais (VIDIGAL, 2002, p. 95). Ademais, para José Augusto Abreu de Moura (2014), a criação do Ministério da Defesa permitiu estabelecer um marco normativo e institucional compatível com as organizações militares adotadas pelos países mais desenvolvidos (MOURA, 2014, p. 105) e que assim serviriam de parâmetro para as Forças Armadas brasileiras.

Entre as autoridades da Marinha brasileira, o almirante Mauro Cesar Pereira, ao aderir a decisão do Presidente FHC, posicionou-se a favor de um Ministério da Defesa encarregado apenas da parte política da defesa e que não entrasse na administração das Forças Armadas. O almirante Mauro Cesar defendia a autonomia da Marinha na formulação de seu pensamento político-estratégico, e na sua visão, a Marinha brasileira deveria manter esta forte tradição de forma que não seria conveniente mudá-la.⁴⁰³ Por sua vez, e de maneira quase que complementar ao posicionamento do almirante Mauro Cesar, o almirante Mario Cesar Flores afirmou que a autoridade deste ministério deveria ser exercida principalmente “na formulação e na gestão orçamentária, no aprimoramento, na complementação e na interpretação da política de defesa” (FLORES, 2002, p. 101). Estando, neste caso, sob responsabilidade do ministro supervisionar a definição dos objetivos estratégicos estabelecidos, de forma com que a preparação e o emprego dos meios militares se tornassem condizentes com as políticas de defesa. Observou-se neste sentido que as prioridades estratégicas de defesa deveriam considerar as Forças Armadas em sua totalidade, ao serem inseridas em um contexto militar nacionalmente integrado (FLORES, 2002, p. 101s).

Por meio da institucionalização do Ministério da Defesa, percebeu-se que seria possível estabelecer, em um nível mais elevado, uma visão estratégica mais ampla das Forças Armadas que, apesar da existência anterior do Estado-Maior das Forças Armadas, atuavam ainda de forma muito independente na formulação de suas políticas. De toda forma, manteve-se o protagonismo do Estado-Maior da Armada na formulação da estratégia da Marinha, e com isso assegurou-se a autonomia dos militares no

⁴⁰³ Entrevista com o Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira, concedida a Celso Castro e Maria Celina D’Araujo. Rio de Janeiro, março/abril de 1999. Ver: CASTRO, Celso; D’ARAÚJO, Maria Celina (orgs.). *Militares e política na Nova República*. Rio de Janeiro: FGV, 2001, p. 286.

planejamento e desenvolvimento das bases do pensamento naval brasileiro.⁴⁰⁴ Para o Contra-Almirante Tiudorico Leite Barboza, ex-Chefe do Departamento de Ciência e Tecnologia do Ministério da Defesa (1999-2001), a institucionalização do Ministério da Defesa iniciou com a transformação do Estado-Maior das Forças Armadas no que, posteriormente, viria a ser o Ministério da Defesa. Neste contexto, enfatizou que a principal contribuição do Ministério da Defesa teria sido o compartilhamento dos conhecimentos produzidos na área da tecnologia militar. Com efeito, destacou-se que as trocas de informações, na área de ciência e tecnologia, não foram visíveis do mesmo modo que se percebeu a integração das três Forças nos exercícios militares conjuntos. Neste sentido, o almirante Tiudorico afirmou que, para além de uma melhor leitura estratégica e situacional compartilhada, o Ministério da Defesa ampliou a forma de se pensar o desenvolvimento tecnológico militar brasileiro. A partir de então, os militares passariam a utilizar o Departamento de Ciência e Tecnologia do Ministério da Defesa para produzir novas tecnologias, com o propósito de atender a defesa nacional e as Forças Armadas de modo geral, e não mais apenas as demandas individuais de uma das três Forças.⁴⁰⁵

Em linhas gerais, conforme o ex-Comandante da Marinha (2007-2015), o Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, manteve-se o protagonismo dos militares na formulação do pensamento naval brasileiro no processo de institucionalização do Ministério da Defesa. Assim, a autonomia de pensamento dos militares havia sido mantida devido ao fato de o núcleo do Ministério da Defesa ser composto por militares, e não civis, até porque “(...) na verdade, quem tem conduzido o Ministério da Defesa, sejam os Ministros civis ou não, são os militares que lá servem, que trazem as visões de suas próprias Forças”.⁴⁰⁶ Neste sentido, e utilizando-se das palavras do almirante Moura Neto, entende-se que:

“A Marinha tem a sua própria estratégia, que é diferente do Exército e da Força Aérea, e tem que ser assim porque cada uma opera em um ambiente: no mar, no terreno, e no ar e, logicamente, não podem ter a mesma visão. Então, as Forças foram se adaptando e entendendo como

⁴⁰⁴ Entrevista realizada com o ex-Diretor de Engenharia Naval da Marinha do Brasil (1990-1998), Vice-Almirante Armando Senna Bittencourt (Engenheiro Naval). Rio de Janeiro, 13 de julho de 2019.

⁴⁰⁵ Entrevista realizada com o ex-Chefe do Departamento de Ciência e Tecnologia do Ministério da Defesa (1999-2001), Engenheiro Naval, Contra-Almirante Tiudorico Leite Barboza. Rio de Janeiro, 12 de julho de 2019.

⁴⁰⁶ Entrevista realizada com o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2007-2015), Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto. Rio de Janeiro, 16 de julho de 2019.

as outras funcionavam e foram se adaptando para que pudessem trabalhar em conjunto. [E com relação aos projetos estratégicos] (...) os projetos estratégicos da nossa Força não sofreram óbices, ou seja, na realidade nenhum Ministro da Defesa disse a Marinha que algum de seus projetos estratégicos não tinha razão de ser. Na realidade, eles podem deixar de ser realizados, porém principalmente por restrições orçamentárias.” (MOURA NETO, 2019).

Por seu lado, o almirante Moura Neto salientou que a Marinha em seu comando sempre levava ao Ministério da Defesa os seus projetos prioritários, citando neste caso a construção dos submarinos convencionais. E com relação ao desenvolvimento do submarino de propulsão nuclear, enfatizou que este assunto teria sido uma decisão do próprio Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, após visitar as instalações de Aramar.⁴⁰⁷ De maneira geral, para Moura Neto a criação do Ministério da Defesa não teria prejudicado a visão que a Marinha sempre teve de como deveria ser a sua estratégia. Ressaltando que a Marinha conseguiu introduzir, na Estratégia Nacional de Defesa (2008), aspectos da sua própria estratégia, como por exemplo, as Tarefas Básicas do Poder Naval: negar o uso do mar, controlar área marítima, projetar poder e contribuir para a dissuasão. Tarefas estas profundamente debatidas entre os construtores do pensamento naval brasileiro, e neste sentido observou-se que a Marinha, por não ter um inimigo declarado, teria que planejar sua atuação em termos de capacidades.⁴⁰⁸ Inclusive, isso explica a construção de um pensamento voltado para a configuração de uma Marinha balanceada com o propósito de atuar em diferentes situações envolvendo as capacidades de: controle de área marítima, negação do uso do mar ao inimigo, e até mesmo a capacidade de projetar poder. Nas palavras do ex-Comandante da Marinha, almirante Moura Neto:

“Então, a estratégia da Marinha são as suas capacidades. Não adianta ter uma força naval que só opere nas águas azuis, nós temos que operar também nas águas marrons; não adianta ter uma força naval com capacidade apenas marítima, precisamos de ter capacidades também de operar nas hidrovias e águas interiores e precisamos, também, que nossos meios sejam capazes de cumprir as três tarefas básicas do Poder Naval, e a quarta que é contribuir para a dissuasão, consegue-se como somatório das outras três. Assim, o nosso Poder Naval será diversificado e balanceado.” (MOURA NETO, 2019).

Embora o fim dos ministérios militares e criação do Ministério da Defesa não tenha tido naquele período uma completa aceitação entre os militares brasileiros, as

⁴⁰⁷ Ibidem.

⁴⁰⁸ Ibidem.

críticas pontuais por parte de algumas das autoridades da Marinha tornam-se muito mais propositivas no sentido de se repensar o Ministério da Defesa, em termos de maior influência dos militares nas decisões governamentais, do que um posicionamento que colocasse em risco a existência do mesmo. Ademais, é possível afirmar que as insatisfações dos militares consistiram no sentido de que as demandas da Marinha não eram atendidas por conta do contexto de crise dos modelos de desenvolvimento econômico do Brasil. Na medida em que o país superou parcialmente as limitações financeiras e atendeu aos projetos prioritários da Marinha, as insatisfações diminuíram. Em termos práticos, percebe-se que a criação do Ministério da Defesa resultou em melhorias na forma de se pensar a Marinha brasileira. Desta forma, para o almirante Moura Neto, a organização das Forças Armadas em comandos subordinados ao Ministro da Defesa fez com que os militares trabalhassem, mais intensamente, em conjunto compartilhando não apenas conhecimentos operacionais, mas sim em termos de diferentes ideias de como pensar a defesa nacional em sua totalidade.⁴⁰⁹ Este episódio evidenciaria uma inicial adaptação dos militares brasileiros que ao serem inseridos neste processo teriam inevitavelmente que, por meio do Ministério da Defesa, conhecer melhor os demais ramos das Forças Armadas e para isso deveriam, conseqüentemente, absorver diferentes elementos estratégicos que talvez de outra forma não seriam identificados/mencionados.

Com efeito, a criação do Ministério da Defesa trata-se de uma reforma militar apoiada em medidas que procuraram redesenhar o aparelho de Estado. Buscou-se desta maneira uma maior subordinação dos militares ao processo de transição pós-regime militar, por meio de um conjunto de ações que procurariam consolidar o regime democrático brasileiro. Ademais, a partir da criação e institucionalização do Ministério da Defesa previu-se a modernização do sistema de defesa brasileiro. Ao ser inserida em um amplo processo de reformas do Estado, esta modernização do sistema de defesa procurou impedir o contato direto da instituição militar com as instâncias decisórias do poder político, sobretudo, na figura do Presidente da República (FUCCILLE, 2006). Por outro lado, este afastamento dos militares dos espaços de poder decisório na esfera governamental serviu de motivação para o aumento das insatisfações de modo que as autoridades militares se sentiram deslocadas e não atendidas em suas demandas apresentadas ao Ministro da Defesa. No caso da Marinha, este aspecto tornou-se evidente

⁴⁰⁹ Ibidem.

nos primeiros anos após a criação do Ministério da Defesa. Neste sentido, as resistências internas entre os militares diminuiriam somente a partir do momento em que a Marinha brasileira conseguisse receber, maiores e contínuos, investimentos financeiros, reservados para o desenvolvimento tecnológico do setor naval.

2.3. As repercussões internas na Marinha a respeito dos documentos de defesa: a Política de Defesa Nacional PDN-1996, a Política de Defesa Nacional PDN-2005 e a Estratégia Nacional de Defesa END-2008

No Brasil, a publicação dos documentos de defesa é algo relativamente recente ao considerar que o primeiro documento a informar publicamente uma política de defesa brasileira, desde a promulgação da Constituição de 1988, foi a Política de Defesa Nacional de 1996 (PDN-1996). No entanto, embora tenha apresentado as diretrizes que revelaram a disposição brasileira em contribuir para a integração e defesa regional, este documento demonstrou sérias limitações institucionais, ao não especificar com maior clareza quais medidas e critérios seriam adotadas por parte do governo brasileiro. Fato é que a direção civil da política de defesa nacional encontrava-se muito fragilizada naquele contexto de transição democrática, sem contar sequer com um Ministério da Defesa que subordinasse as Forças Armadas. Portanto, em termos de documento de defesa, as delimitações ficaram mais evidentes a partir das publicações da Política Nacional de Defesa de 2005 (PDN-2005) e da Estratégia de Defesa Nacional em 2008 (END-2008). Nestes documentos foram apresentadas as linhas diretivas que serviriam de orientação para o planejamento estratégico de defesa, bem como definiriam as prioridades direcionadas para o desenvolvimento de uma indústria brasileira de defesa (SVARTMAN, 2014, p. 55s). Assim, mesmo que a proposta deste subcapítulo não pretenda apresentar o conteúdo destes documentos, amplamente conhecido entre os especialistas da área, destaca-se que a publicação destes documentos proporcionou, de forma inédita, avanços positivos nas relações civis-militares na medida em que tornou de conhecimento público aquelas que seriam as diretrizes do Ministério da Defesa.

Neste sentido, para se compreender a construção do pensamento naval brasileiro, entende-se que é importante identificar quais foram as repercussões que estes três documentos – a PDN-1996, a PDN-2005, e a END-2008 – geraram internamente na Marinha do Brasil. Inevitavelmente, estes documentos influenciaram na forma de se pensar a Marinha brasileira tanto em termos político-estratégicos quanto no sentido de

identificar quais programas navais poderiam ser melhor atendidos financeiramente pelo Ministério da Defesa. Assim, algumas produções ideacionais e seus respectivos pensadores foram selecionados, com o critério de escolha destes baseando-se nas publicações que melhor sintetizaram os debates de maior repercussão na Marinha brasileira, e que deste modo também tiveram seus conteúdos inseridos em outros estudos/publicações de menor impacto e/ou pouca circulação, nos espaços decisórios e de formulação da estratégia naval brasileira.⁴¹⁰

Entre os pensadores de maior influência manteve-se em destaque o almirante Armando Ferreira Vidigal, que procurou tornar mais compreensível para os militares brasileiros as implicações das transformações político-econômicas no decorrer dos anos de 1995 a 2008. Desta forma, e mais precisamente sobre os documentos de defesa, o almirante Vidigal mencionou a importância da PDN-1996, por ser um documento que reconheceria a força militar enquanto instrumento capital para a sobrevivência do Estado. Assim, destacou que a esfera política governamental necessitaria de um poder militar preparado e que viabilizasse a influência brasileira na esfera política internacional. Naquele contexto, salientou também que o Brasil não estaria livre do risco de se envolver em algum tipo de conflito, apesar das probabilidades serem baixas. No âmbito regional, por exemplo, foram citadas as zonas de instabilidade resultantes do crime organizado transnacional, e que se somavam aos grupos paramilitares de oposição presentes nos países que fazem fronteira com o Brasil. Portanto, conforme o almirante Vidigal, o documento proporcionou algumas contribuições na medida em que tornou público o interesse brasileiro em seu maior protagonismo no cenário mundial. Postura que, conseqüentemente, exigiria do Brasil uma maior participação/contribuição militar do país para a manutenção da paz e da segurança internacional (VIDIGAL, 2002, p. 88s).

Internamente entre os militares, observou-se que o caráter excessivamente genérico da PDN-1996 teria facilitado a aderência da Marinha brasileira sem a necessidade de modificações relevantes em seu pensamento político-estratégico (VIDIGAL, 2002, p. 98). Contudo, e mesmo assim, a Política Nacional de Defesa de 1996

⁴¹⁰ As repercussões internas na Marinha em relação aos documentos PDN-1996, PDN-2005 e END-2008 merecem um estudo mais aprofundado. Contudo, nesta tese, um maior detalhamento deste processo de assimilação de ideias e debates internos sobre estes documentos poderia comprometer a proposta central deste capítulo. Lembrando que o capítulo pretende apresentar os elementos político-estratégicos e as produções ideacionais predominantes que cristalizaram no pensamento naval brasileiro uma visão de Marinha balanceada com capacidades diversificadas.

tornou-se alvo de diversas críticas, com alguns dos formuladores do pensamento naval brasileiro enfatizando de forma negativa a influência do Itamaraty na elaboração deste documento. Para o comandante Abreu de Moura, desde o início dos anos de 1990, a atuação do Itamaraty na definição das políticas de segurança nacional resultou em uma série de insatisfações nas Forças Armadas. Motivo de um permanente desconforto entre as autoridades militares que não concordavam plenamente com a ideia de sujeitar a segurança nacional ao Itamaraty e, inevitavelmente, sua estratégia de política externa. Dentro da Marinha, entendia-se que este maior protagonismo dos diplomatas na elaboração da PDN-1996 explicava o conteúdo excessivamente genérico do documento, atitude esta do Ministério das Relações Exteriores que não significou necessariamente uma limitação da autonomia das Forças Armadas na formulação de seu próprio pensamento estratégico. Dito de outra forma, afirmou-se que a PDN-1996 não teria produzido qualquer mudança de pensamento ou nas atividades realizadas pela Marinha, com a Marinha emitindo no ano seguinte a publicação interna da *Política de Defesa Nacional - a Marinha do Brasil* que, enquadrada nas diretrizes da PDN-1996, estabeleceu as atividades e normas a serem praticadas pelo poder naval brasileiro (MOURA, 2014, p. 102s).

Em relação ainda aos militares insatisfeitos com o conteúdo da PDN-1996, destacou-se que o documento, ao expressar demasiadamente a centralidade diplomática, teria estabelecido uma postura dissuasória defensiva. Por parte dos construtores do pensamento naval brasileiro, a “vertente preventiva da defesa” publicada no documento estaria propondo uma soma da ação diplomática com o poder militar dissuasório, não explicitando assim qual seria a “vertente reativa” das forças militares brasileiras. Neste sentido, conforme Abreu de Moura, o documento apresentou uma ideia de dissuasão geral, e não uma dissuasão imediata ou até mesmo de coerção militar contra eventuais agressões. Ademais, afirmou-se que as diretrizes da PDN-1996 eram voltadas em maioria para o serviço diplomático, com o papel das Forças Armadas estando direcionado para o seu emprego em operações de manutenção de paz e/ou em ações subsidiárias (MOURA, 2014, p.105).

Por sua vez, o almirante Mario Cesar Flores também abordou a imprecisão da Política de Defesa Nacional de 1996, sobretudo, em termos de documento para a orientação das Forças Armadas. Para o almirante Flores “(...) o fato é que a redação usada é vaga, dando ensejo ao irrealismo estratégico que em nada ajuda o preparo militar

objetivamente adequado ao país” (FLORES, 2002, p. 96). Resultante daquilo que chamou de “complacência do Congresso Nacional”, Flores enfatizou que a política de defesa de dezembro de 1996 não havia sido analisada, em profundidade, nas Comissões de Política Externa e Defesa da Câmara dos Deputados e do Senado Federal. Utilizando-se destas observações, o almirante destacou o papel do então criado Ministério da Defesa no sentido de aprimorar as políticas de defesa e a produção de seus desdobramentos propriamente militares e estratégicos. Reiterando assim, a função do Ministério da Defesa enquanto organização para conduzir as questões de defesa nacional. Neste sentido, compreendia-se que as ações do Ministério da Defesa deveriam ser realizadas de forma combinada com outros espaços: da *política* no Congresso Nacional e da *burocracia* do Estado. Com efeito, argumentou-se que a conexão entre estes diferentes espaços tornaria de maior conhecimento as políticas militares propriamente ditas, assim como os assuntos pertinentes à indústria, infraestruturas e tecnologias de interesse para a defesa nacional (FLORES, 2002, p. 96-100).

Anos mais tarde, o Decreto nº 5.484, de 30 de junho de 2005 aprovaria a nova Política de Defesa Nacional voltada, especialmente, para a defesa externa. Este documento evidenciou o pensamento da Marinha, construído no decorrer das décadas anteriores e, que definia como prioridade para a defesa nacional: o Atlântico Sul e a Amazônia brasileira. Nas palavras de Vidigal, a Política de Defesa Nacional de 2005 recomendou que “(...) [o país dispusesse dos] meios com capacidade de exercer a vigilância e a defesa das águas jurisdicionais brasileiras, bem como manter a segurança das linhas de comunicação marítimas” (VIDIGAL *et al.*, 2006, p. 258). Com isso, a previsão de aumento da presença militar brasileira na área estratégica do Atlântico Sul e na proteção das linhas de comunicação marítimas, de vital importância para o país, tornariam incontestável o papel da Marinha do Brasil. Entretanto, e para que esta proposta se tornasse uma realidade, o almirante Vidigal afirmou que o poder naval brasileiro deveria ser configurado com os meios adequados, e de modo que conseguisse atuar naquele cenário marítimo-estratégico que então passaria a ser chamado de Amazônia Azul (VIDIGAL *et al.*, 2006, p. 257s).

A respeito do emprego do poder naval em tempos de paz, embora a PDN-2005 estabelecesse que a principal tarefa das Forças Armadas era a dissuasão, para a Marinha a dissuasão era apenas uma das etapas do emprego político do poder militar. E, portanto, o conteúdo do documento não teria correspondido a todos os aspectos do pensamento

naval brasileiro. Entendia-se neste sentido que o poder naval, por sua mobilidade, flexibilidade e alcance geográfico seria eficaz nas ações para aquilo que se chamou de diplomacia naval. Assim, dentre as várias tarefas a serem atendidas pelo poder naval brasileiro, cinco destas foram apontadas como as principais por Armando Ferreira Vidigal, ao prever uma Marinha com capacidade de: dissuadir qualquer agressor potencial; estar presente em portos amigos; influenciar, persuadir e coagir outros países para levá-los a atuar de acordo com os interesses brasileiros; exercer ações de presença nas águas jurisdicionais do país; e proteger as plataformas de exploração e exploração de petróleo e gás existentes na plataforma continental. Aqui, é necessário lembrar que, no campo das ideais, a atuação do poder naval brasileiro na área marítima referente à *Amazônia Azul* não impedia a Marinha de projetar poder em território continental. Ademais, reforçou-se neste caso a importância da presença da Marinha brasileira na *Amazônia Verde* no interior dos rios, especialmente, na bacia amazônica, de modo que correspondesse ao propósito de se fazer presente naquela região contra eventuais investidas militares contra o Brasil, e em resposta à ideia de internacionalização daquele território brasileiro (VIDIGAL *et al.*, 2006, p. 268ss).

Com relação aos acréscimos da PDN-2005 quando comparada com a PDN-1996, percebeu-se, em seu conteúdo e com maior clareza, a importância reservada para a manutenção das forças estratégicas de pronto emprego e meios militares de modo geral, bem como uma maior atenção acerca do aumento da presença militar nas áreas estratégicas do Atlântico Sul e na Amazônia (MOURA, 2014, p. 106-111). Pontualmente, em relação ao Atlântico Sul, conforme o entendimento de pensadores inseridos na Marinha brasileira, a PDN-2005 teria confirmado o interesse de expansão da presença brasileira no Atlântico Sul e na África “(...) por meio do envolvimento do Brasil com os países africanos em políticas que visam o aproveitamento dos recursos desse oceano e das várias formas de cooperação (...) militar” (MOURA, 2014, p. 111s). Entretanto, e conforme abordado nos capítulos anteriores, observa-se que as ações da Marinha no sentido de procurar uma maior aproximação e consequente cooperação com os países africanos remontam os anos de 1980/90. Portanto, para a Marinha brasileira, estas medidas, inseridas na PDN-2005, se tratavam de iniciativas conhecidas e previstas antes mesmo da criação/publicação deste documento.

Para o comandante Abreu de Moura, a publicação da PDN-2005 evidenciou que as áreas de maior concentração de poder político e econômico se tornariam vitais para o

planejamento de defesa, e que por conta disso, sob um olhar estratégico, incluiu-se a Amazônia e o Atlântico Sul como áreas prioritárias para a defesa nacional. A partir da publicação da Política de Defesa Nacional/2005 e da Estratégia Nacional de Defesa/2008, entre os militares da Marinha, salientou-se que aqueles documentos significariam uma retomada das atenções por parte do poder político governamental, preocupado com a reestruturação da defesa nacional de maneira geral. Com isso, enfatizou-se que a exposição dos interesses do Brasil publicados nestes documentos previram consequentemente um maior protagonismo brasileiro no sistema internacional e que isso exigiria, em contrapartida, Forças Armadas melhor aparelhadas para os assuntos de defesa. Com efeito, observou-se que o papel dos militares seria reforçado no processo de maior atuação externa do país, em um momento que a Marinha – e as demais forças de modo geral – encontrava-se defasada em termos tecnológicos. Neste sentido, Abreu de Moura destacou que a apresentação de justificativas para a configuração de uma Marinha oceânica naquele contexto, mesmo que para prover a defesa de litoral e/ou do comércio marítimo, pareceu distante da realidade das capacidades do poder naval brasileiro (MOURA, 2014, p. 123) tendo em vista a obsolescência tecnológica dos meios navais empregados na Marinha brasileira.

Neste contexto, na realização de uma visita ao Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP), em julho de 2007, o Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva teria sido decisivo ao determinar a alocação dos recursos necessários para a continuação dos projetos de enriquecimento de urânio e de desenvolvimento do submarino de propulsão nuclear. Isso, no mesmo ano em que estava acontecendo a formulação da Estratégia Nacional de Defesa, de acordo com uma “proposta de estratégia nacional de defesa e de atualização da PDN-2005” (MOURA, 2014, p. 124). Fato é que se estabeleceu, a partir daquele momento, uma estratégia nacional de desenvolvimento de longo prazo “abrangendo todos os aspectos de organização, operação e aparelhamento das Forças Armadas” (MOURA, 2014, p. 124). E que, por conta disso, passaria a ser considerada uma virada nas relações do campo político governamental com os militares brasileiros, vista por parte das autoridades da Marinha do Brasil como uma medida de compensação em relação à deficiente atuação dos governos anteriores na área naval (MOURA, 2014, p. 125).

Por fim, a elaboração da Estratégia Nacional de Defesa, promulgada pelo decreto nº 6.703, em 18 de dezembro de 2008 (END-2008), forneceu as diretrizes para a

reestruturação da defesa nacional. Na Marinha, Abreu de Moura destacou a importância, revelada pela END-2008, de se adotar uma força submarina composta de submarinos convencionais e de propulsão nuclear. Lembrou, neste episódio, que o interesse da Marinha neste tipo de arma remontava os anos finais da década de 1970 ao manter o programa de desenvolvimento de uma força de submarinos (MOURA, 2014, p. 25). De modo geral, criou-se certo entusiasmo no sentido de que a END-2008 garantiria a alocação contínua de recursos para a Marinha, de forma que os programas navais não corresse riscos de colapsos e/ou retrocessos (FREITAS, 2014, 233). Entre os principais méritos da END-2008, destacou-se que o conteúdo deste documento teria aproximado as diferentes linhas de pensamento estratégico das três armas, mudança esta que de certo modo refletiria diretamente no planejamento do Ministério da Defesa. A partir de então, os projetos prioritários de cada uma das forças passariam antes por um processo de avaliação e aprovação dentro do Ministério da Defesa. Evidenciando assim, uma estrutura decisória diferente dos ministérios militares, anteriormente mencionados e, que consistiam em burocracias insuladas. Inclusive, a END-2008 teria proporcionado uma maior visibilidade e importância compartilhada, entre os militares dos diferentes ramos das Forças Armadas, ao programa, em desenvolvimento, de submarinos nucleares de ataque da Marinha, que se tornaria central para a capacidade dissuasória do Brasil no Atlântico Sul (MOURA, 2014, p. 281).

De maneira geral, a Estratégia Nacional de Defesa estabeleceu uma nova orientação para a Defesa Nacional ao propor uma reestruturação das Forças Armadas brasileiras. Fato é que o documento representou relevante mudança no posicionamento do governo em relação aos assuntos de Defesa Nacional, e que até o início de 2007 não eram prioritários para o Presidente Lula. Percebe-se, no contexto de formulação da END-2008 e, portanto, anterior à sua publicação,⁴¹¹ determinado descontentamento entre o poder político governamental e a instituição militar. Neste sentido, o próprio Ministério da Defesa apresentou fragilidades em sua estrutura burocrática envolvendo algumas decisões. Em decorrência de uma série de insatisfações e de uma crise militar no setor

⁴¹¹ Em síntese: “A Estratégia de Defesa Nacional foi elaborada em cerca de quinze meses da gestão de Nelson Jobim no Ministério da Defesa e de Mangabeira Unger na Secretaria de Assuntos Estratégicos. Esses ministros são os autores públicos, enquanto os autores institucionais são as instituições militares que há muito se debruçam sobre mudanças necessárias nas Forças Armadas.” Ver: OLIVEIRA, Eliézer Rizzo de. *A Estratégia Nacional de Defesa e a reorganização e transformação das Forças Armadas*. Revista Interesse Nacional – abril/junho 2009, p. 71.

aéreo, o Presidente Lula optou por trocar o Ministro da Defesa com o propósito de melhorar o seu relacionamento com as Forças Armadas.⁴¹² Além disso, a Estratégia Nacional de Defesa também procurou diminuir as inquietações de maioria dos oficiais-generais que recebiam a perda da capacidade militar do Brasil na região para a Venezuela. Naquele momento a Venezuela, governada por Hugo Chávez, ampliava as capacidades de suas Forças Armadas com a aquisição de modernos armamentos, navios de guerra e aeronaves militares. Realidade que acentuou, entre os militares brasileiros, a percepção de descaso das autoridades políticas com a Defesa Nacional. Assim, o conteúdo da Estratégia Nacional de Defesa conseguiu promover expressivas mudanças no tratamento da Defesa Nacional por parte do governo. Lançou-se desta maneira novas e positivas expectativas com relação ao incremento das capacidades militares do país em conformidade com as demandas apresentadas e inseridas pelas próprias instituições militares, e que atuaram diretamente na elaboração daquele documento (OLIVEIRA, 2009, p. 71-83).

Por conta das determinações da END-2008, a ideia de emprego combinado dos submarinos convencionais com os submarinos de propulsão nuclear, armados com torpedos e mísseis, tornou-se uma linha de pensamento cristalizada dentro da Marinha. Ademais, o emprego destas duas modalidades de submarinos passaria a estar diretamente associada aos propósitos defensivos da Marinha brasileira, que previa a negação do uso do mar ao inimigo. E aqui, o submarino nuclear de ataque “(...) é consagrado como a forma primordial para negar o uso do mar a forças navais e submarinos, podendo detectá-los a longas distâncias e persegui-los, [na] estratégia de movimento” (MOURA, 2014, p. 156). No entanto, apesar de os submarinos terem obtido maior prestígio em âmbito global após o fim da Guerra Fria, por conta das novas concepções de guerra de litoral, é

⁴¹² Em novembro de 2006 e junho de 2007 dois acidentes aéreos, um em cada ano, revelaram deficiências no sistema de controle de voos no Brasil, com o foco desta crise envolvendo diretamente a Agência Nacional de Aviação Civil. A partir daqueles dois acidentes, o Presidente Lula tornou prioridade uma reforma no sistema de controle aéreo brasileiro. Nas palavras de Eliézer Rizzo de Oliveira: [E então] (...) em meio à crise, deu-se a troca [do Ministro] Waldir Pires por Nelson Jobim, que assumiu a pasta com a missão de resolver o ‘caos aéreo’ e reformar o sistema de controle.” Ver: OLIVEIRA, Eliézer Rizzo de. *A Estratégia Nacional de Defesa e a reorganização e transformação das Forças Armadas*. Revista Interesse Nacional – abril/junho 2009, p. 72. Fato é que o episódio da crise dos controladores de voo desgastaria ainda mais o relacionamento do Presidente Lula com os militares brasileiros, e por conta deste desgaste o momento exigiria um conjunto de mudanças que acomodassem os ânimos da estrutura militar e do governo federal. Por esta razão, a saída de Waldir Pires do Ministério da Defesa tornou-se inevitável tendo em vista seu posicionamento favorável à desmilitarização do controle aéreo brasileiro então subordinado ao Comando da Aeronáutica.

importante lembrar que na Marinha brasileira permaneceu a ideia de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas. Tanto é que os navios de superfície se mantiveram proeminentes no processo de diversificação dos meios da Esquadra, em um momento que a Marinha brasileira se afastava, de forma quase que definitiva, da ideia de uma guerra exclusivamente antissubmarino (MOURA, 2014, p. 157).

Inserida em uma avaliação interna mais ampla, por parte da Marinha, compreendeu-se que a Estratégia Nacional de Defesa era um documento de grande relevância destinado a ser um plano de Estado e que, portanto, tratava-se de um instrumento central para a criação de um modelo próprio de desenvolvimento associado aos assuntos de defesa nacional. Entretanto, para o almirante Elcio de Sá Freitas, a promoção da defesa associada ao desenvolvimento não era algo novo para a Marinha brasileira, por se tratar de um processo iniciado nas décadas anteriores. Desde os anos de 1970, os eixos segurança e desenvolvimento serviram de diretriz para a construção do pensamento naval brasileiro, pensamento este identificado com o propósito de desenvolver o poder naval do país. Neste sentido, Elcio de Sá Freitas fez uma distinção entre as ideias de reaparelhamento e de desenvolvimento, citadas na PDN-2005,⁴¹³ de modo que: o *reaparelhamento* era visto como algo que fragilizaria a Marinha, devido à rápida obsolescência tecnológica dos meios navais; diferente da ideia de *desenvolvimento*, que por sua vez requer uma constante renovação e expansão das capacidades militares integradas ao desenvolvimento tecnológico-industrial do país (FREITAS, 2014, p. 217). De maneira geral, percebe-se que a linha de pensamento autonomista, existente dentro da Marinha brasileira, encontrou maior sustentação financeira, no plano político nacional, na medida em que os eixos segurança/defesa e desenvolvimento foram gradativamente reinseridos na agenda governamental. Tratava-se, portanto, de uma iniciativa que resultaria em novos investimentos, e que seriam justificados por meio das previsões estabelecidas nos documentos de defesa: a PDN-2005 e a END-2008.

⁴¹³ Ver: BRASIL. Decreto nº 5.384, de 30 de junho de 2005. Aprova a Política de Defesa Nacional e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 1 jul. 2005, seção 1, p. 5.

3. Encaminhamento dos principais projetos navais e o consequente fim de um ciclo de avanços tecnológicos

3.1. Nos esforços para o aprimoramento das capacidades de superfície da Marinha: a corveta da Classe Barroso, a modernização das fragatas da Classe Niterói e a atualização dos sistemas de armas

Entre os anos de 1995 a 2006, a Marinha brasileira sentiu os impactos negativos provenientes da crise do modelo econômico desenvolvimentista, acompanhado pelos reflexos de uma estratégia de inserção externa do Brasil identificada com o otimismo liberal dos anos 1990. Neste sentido, embora o modelo desenvolvimentista tenha apresentado os primeiros sinais de crise entre os anos de 1980 e 1990, simultaneamente ao processo de transição política democrática e diminuição da influência dos militares nos espaços decisórios governamentais, os efeitos desta crise foram sentidos na Marinha, de forma mais intensa, nos dois governos de Fernando Henrique Cardoso e em menor grau no primeiro governo Lula. É importante observar que, apesar dos eixos segurança/defesa e desenvolvimento terem sido inseridos na agenda de política externa nos primeiros anos do século XXI, a lenta reinserção destes eixos não resultou em uma imediata realocação e aumento de recursos financeiros para os projetos da Marinha naquele período. Desta forma, a redução dos investimentos em defesa explica os constantes atrasos e que, de certa maneira, comprometeram a continuidade e ampliação dos projetos navais entre os anos de 1995 a 2008. Lembrando também que a retomada destes investimentos, para o desenvolvimento tecnológico da Marinha brasileira, aconteceu realmente no segundo governo Lula, de acordo com as declarações de autoridades militares inseridas naquela realidade.⁴¹⁴

Neste contexto, conquanto desfavorável tendo em vista as restrições orçamentárias e a inevitável desaceleração dos projetos navais, na Marinha manteve-se a ideia de que a construção dos meios de superfície no país deveria ter continuidade, de uma forma ou outra, para que não se perdesse a expertise adquirida e acumulada nas construções anteriores, desde as fragatas da Classe *Niterói* e depois com as corvetas da Classe *Inhaúma*. A partir desta linha de pensamento, iniciou-se a construção de uma quinta corveta no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Tratava-se da primeira corveta

⁴¹⁴ As entrevistas, anteriormente mencionadas, com os ex-Comandantes da Marinha do Brasil entre os anos de 2003 e 2010 confirmam que o primeiro governo Lula teria sido bem diferente do segundo governo, sobretudo, quando se tratando dos investimentos financeiros destinados para a Marinha.

da nova série da Classe *Barroso* que, em decorrência das restrições orçamentárias, inicialmente teve a sua previsão de incorporação estabelecida para o ano de 2001,⁴¹⁵ seguida de consecutivos atrasos por motivos diversos de natureza financeira e/ou de engenharia. Em 1996, a construção da corveta *Barroso* prosseguiu a partir do financiamento do Consórcio Ferrostaal, que viabilizou a aquisição dos principais equipamentos importados. Ademais, dois fatores comprometeriam sobremaneira a capacidade industrial da Marinha: primeiro, de postergação das aquisições dos materiais e equipamentos sob responsabilidade da Diretoria de Engenharia Naval; e o segundo, de redução da obtenção de material por parte do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.⁴¹⁶

Para se ter uma dimensão da desaceleração dos projetos da Marinha, no caso do projeto das corvetas da Classe *Inhaúma*, originalmente eram previstas doze corvetas e somente depois decidiu-se pela obtenção de apenas quatro em uma primeira etapa. Entendia-se que, embora menores que as fragatas da Classe *Niterói*, as corvetas da Classe *Inhaúma* eram navios de guerra dez anos mais avançados tecnologicamente.⁴¹⁷ Neste sentido, salientou-se a necessidade de se alcançar uma escala inicial de encomendas, suficientes para uma significativa nacionalização dos componentes destas novas embarcações, e por conta disso optou-se pela construção dos quatro protótipos iguais. Contudo, entre a primeira e as outras três corvetas seguintes não houve tempo hábil para uma extensa e necessária avaliação de engenharia do navio sob condições de serviço. Neste contexto de limitações técnicas e financeiras, o almirante Freitas destacou um importante aspecto destas construções, que se tratavam dos “(...) primeiros navios verdadeiramente de guerra que estávamos projetando em toda a história do Brasil republicado, (...) o propósito global era fazer uma arrancada tecnológica bem enraizada no país, e ele foi atingido”.⁴¹⁸ Assim, compreendia-se que a realimentação técnico-operativa, obtida com os quatro protótipos, deveria ser aplicada em um segundo projeto de corvetas e que, posteriormente, deu origem a Classe *Barroso*. Tratava-se de uma nova classe de corvetas e que se limitou na construção de apenas uma corveta, resultante daquilo que o almirante Freitas denominou de “estreitas visões governamentais

⁴¹⁵ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1995*. Arquivo da Marinha, p. I-20.

⁴¹⁶ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1996*. Arquivo da Marinha, p. 10.

⁴¹⁷ FREITAS, Elcio de Sá. *A busca de grandeza: Marinha, tecnologia, desenvolvimento e defesa*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2014, p. 138.

⁴¹⁸ *Ibidem*. p. 139.

determinantes dos ciclos de atraso crônico [do Brasil].” Reiterando ainda neste sentido que “(...) em 2006, oito anos após o início de sua construção, a corveta *Barroso* ainda permanecia numa das carreiras do Arsenal, sem recursos para concluí-la e incorporá-la à Armada”.⁴¹⁹

Somente em agosto de 2008 a corveta *Barroso* foi incorporada à Armada, e conforme o almirante Elcio de Sá Freitas aquele momento representou também o prematuro capítulo final de um esforço vital não prosseguido na Marinha brasileira. Lembrando que os progressos na engenharia naval exigem sucessões ininterruptas de projetos, construções, avaliações em serviço e reprojeto. Neste processo, a corveta *Barroso* tornou-se o primeiro navio de guerra não protótipo projetado e construído no Brasil, em todo o período republicano, uma vez que as quatro corvetas anteriores da Classe *Inhaúma* foram o resultado de um mesmo projeto inicial. Dito de outra forma, as quatro corvetas da Classe *Inhaúma* não foram beneficiadas por alterações substanciais em seus projetos, tendo em vista que a engenharia de avaliação não teve o tempo hábil para realizar qualquer reformulação de seu projeto. E foi diante desta realidade, que se propôs a estruturação de um complexo técnico-científico e industrial-militar em conjunto com o setor civil. A ideia era de evitar aquilo que o almirante Freitas chamou de “ciclos de atraso crônicos”, com o propósito de tornar ininterrupta as atividades voltadas para a elaboração de projetos, avaliações operacionais e reprojeto de nacionalidade brasileira.⁴²⁰

De modo geral, entendia-se que a conclusão do projeto da corveta *Barroso* representou o fim de um ciclo iniciado na década de 1970 com as fragatas da Classe *Niterói*. Nas palavras do almirante Freitas “(...) encerrava-se assim a fase de ascensão tecnológica iniciada nos anos 70 e acelerada nos anos 80, mas que deveria ser permanente”. Complementou ainda que este prematuro capítulo poderia ser mais curto, afirmando que o reprojeto das corvetas Classe *Inhaúma* havia acontecido por determinação do Ministro da Marinha, o Almirante-de-Esquadra Ivan da Silveira Serpa, “dele nasceu a Corveta *Barroso*” e depois disso “passamos a comprar alguns navios de guerra usados de outras Marinhas”.⁴²¹ Em 2007, ano da conclusão da corveta *Barroso*, observou-se que parte de seus equipamentos foram encomendados no exterior devido à

⁴¹⁹ Ibidem. p. 139.

⁴²⁰ Ibidem. p. 198s.

⁴²¹ Ibidem. p. 205.

inviabilidade de obtê-los – mesmo os nacionalizados e, portanto, fabricados no Brasil – para um único navio.⁴²² Tratava-se de uma realidade que fez aumentar as insatisfações, entre os militares identificados com a linha de pensamento autonomista, dentro da Marinha brasileira. Gerou-se neste sentido determinada falta de perspectiva com relação aos avanços tecnológicos inerentes ao desenvolvimento, e posterior produção em série, do projeto das corvetas da Classe *Barroso*. Somando-se a isso, a própria interrupção da construção de novas unidades desta classe de navios comprometeria a expertise adquirida/acumulada nas últimas décadas.

Naquele cenário, dos anos finais de 1990 e início dos anos 2000, os navios de superfície eram considerados estratégicos tendo em vista a grande variedade de capacidades que estes meios proporcionavam: no patrulhamento litorâneo, no bloqueio de determinadas áreas, na projeção de poder sobre terra, em ações de ataque com o emprego de seus canhões e mísseis, e até mesmo na escolta da Esquadra em circunstâncias especiais. Neste sentido, o almirante Flores incluiu os navios de apoio logístico por se tratarem de uma importante categoria dos navios de superfície, e também devido ao fato destes navios flexibilizarem o emprego das Marinhas em grandes espaços e extensões marítimas. Mario Cesar Flores, conforme proposta compartilhada com o almirante Armando Ferreira Vidigal, entendia que os meios navais de superfície deveriam atuar de forma complementar com os demais meios da Marinha brasileira.⁴²³ E ainda, de acordo com esta linha de pensamento, destacou-se a importância dos modernos sistemas automatizados – compostos por satélites e aviões, radares, sensores submarinos, ambientais e meteorológicos – e a criação de uma rede de comunicações.⁴²⁴ Nas palavras do almirante Flores (2002):

“Complementa este acervo uma rede de comunicações que liga o sensoriamento aos centros integrados de processamento de dados, comando e controle, e esses às forças de pronta ação, nucleadas por aviões cuja ação imediata é sequenciada e/ou complementada por unidades de superfície.” (FLORES, 2002, p. 76).

Em virtude dos atrasos nos Programas de Construções no AMRJ, uma série de medidas foram adotadas para elimina-los e assim, por intermédio da EMGEPRON, a terceirização de serviços e a tentativa de contratação de mão de obra qualificada se

⁴²² Ibidem. p. 231.

⁴²³ FLORES, Mario Cesar. *Reflexões estratégicas: repensando a defesa nacional*. São Paulo: Realizações, 2002, p. 53-76.

⁴²⁴ Ibidem. p. 76.

tornaria cada vez mais comum.⁴²⁵ Especialmente nos anos finais de 1990, a continuidade dos projetos e construções, bem como a modernização dos meios navais no Brasil, enfrentaram elevadas carências no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. A falta de profissionais habilitados para a construção de navios de superfície de grande porte era uma realidade limitante, e isso explica a baixa produtividade e os consequentes atrasos nas atividades realizadas no AMRJ – a exemplo não somente dos atrasos na construção da corveta *Barroso*, mas também do submarino da Classe *Tupi*. Com efeito, a contratação de pessoal, através da EMGEPRON, se tornou um artifício utilizado para diminuir estas limitações apontadas. Medida adotada que se somaria ao incremento dos planos de carreira do pessoal especializado, atendendo assim uma iniciativa baseada em melhores propostas e aumentos salariais que servissem de incentivo para a formação de profissionais nos diferentes setores da construção naval.⁴²⁶

Em termos de sistemas, o desenvolvimento do Sistema de Lançamento e Despistador de Mísseis (SLDM) da Marinha seguiu igualmente com atrasos, com parte dos componentes mecânicos e eletrônicos não sendo entregues dentro dos prazos por parte dos seus fornecedores. Realidade que se agravava quando associada à falta de profissionais com qualificação para certas áreas tecnológicas consideradas sensíveis, áreas estas não incentivadas pela indústria brasileira.⁴²⁷ Neste contexto de limitações técnicas, a Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha e o Instituto de Pesquisas da Marinha realizaram intercâmbios com a Argentina,⁴²⁸ na tentativa de avançar e suprir determinadas demandas da Marinha brasileira. Deste modo, a ativação do Centro de Projetos da Marinha, em 1997, procurou estabelecer um gerenciamento centralizado de suas atividades, com o propósito de:

“(...) exercer as atividades especializadas de projeto básico, de projeto de integração de sistemas e de análise e avaliações de engenharia, pertinentes ao processo de obtenção, modernização, conservação, alterações e apoio de navios de superfície e submarinos.” (MARINHA DO BRASIL, 1997, p. 19)

⁴²⁵ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1996*. Arquivo da Marinha, p. 05.

⁴²⁶ *Ibidem*, p. 09.

⁴²⁷ *Ibidem*. p. 17.

⁴²⁸ Intercâmbios nas áreas de manutenção de equipamentos eletrônicos, de mísseis e armas submarinas, de armas de superfície e do desenvolvimento de simuladores táticos. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1997*. Arquivo da Marinha, p. 25.

Na modernização das fragatas da Classe *Niterói* os atrasos e as pendências não seriam diferentes, a exemplo da obtenção dos Sistemas Digitais de Comunicação Integrada que seriam instalados em quatro destas fragatas. Neste caso, a Marinha dependeu do cumprimento de formalidades legais para a entrada do contrato de financiamento com o Brazilian Merchant Bank. Algo semelhante aconteceria também na obtenção dos Consoles de Guerra Eletrônica e dos Sistemas Lançadores de Despistadores de Mísseis, que foram subcontratados pelo Instituto de Pesquisas da Marinha com a empresa Elebra.⁴²⁹ Inicialmente, entre os anos 1998/99, a modernização das fragatas da Classe *Niterói* consistiu em um processo de atualização dos sistemas destas embarcações através da elaboração de projetos de engenharia naval e de engenharia de sistemas, referentes ao novo Sistema de Controle Tático e de Armas MK II. E que, posteriormente, incluíam o estabelecimento de acordos de “interface” com uma variedade de fornecedores externos, de modo que estes atendessem aos critérios de atualização dos sistemas e garantissem os novos equipamentos que configurariam os sistemas de armas das fragatas da Classe *Niterói*.

Por conta das limitações financeiras, na obtenção dos equipamentos de Contra-Medidas Eletrônicas (CME) e do Sistema Lançador de Despistadores de Mísseis (SLDM) e dos componentes do novo Sistema de Guerra Eletrônica (SGE) adquiridos no exterior, optou-se pela instalação destes equipamentos em somente duas fragatas da Classe *Niterói*. Assim, as demais fragatas da Classe *Niterói* deveriam aguardar o desenvolvimento de sistemas similares pelo Instituto de Pesquisas da Marinha. Tratavam-se de previsões e avanços tecnológicos que não descartaram possíveis atrasos, e no caso da modernização das fragatas da Classe *Niterói* entendia-se inclusive que poderiam se estender para além dos prazos inicialmente estabelecidos.⁴³⁰ Entretanto, apesar dos atrasos e recursos financeiros limitados que comprometiam as atividades de inovação e tecnologia, é necessário destacar que o Instituto de Pesquisas da Marinha, nestas condições, conseguiu realizar uma série de avanços tecnológicos. Especialmente nos equipamentos MAGE e CME2, e no desenvolvimento continuado de diversos sistemas: um Sistema de Defesa de Lançamento de Mísseis (IPqM-Elebra), um Sistema de Previsão de Alcance Sonar (IPqM) e um Sistema de Classificação de Alvos Sonar. Tecnologias que foram instaladas

⁴²⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1998*. Arquivo da Marinha, p. 15ss.

⁴³⁰ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1999*. Arquivo da Marinha, p. 16s.

gradualmente nas embarcações da Marinha, nos seus projetos de modernização e/ou construções navais.⁴³¹ Em linhas gerais, estes avanços tecnológicos demonstram os esforços contínuos da Marinha na modernização dos sistemas de armas dos seus navios empregados. Neste sentido, é importante salientar também que, conquanto a Marinha não contasse com os recursos financeiros e humanos suficientes para o desenvolvimento de novas embarcações, o Instituto de Pesquisas da Marinha utilizou dos limitados recursos disponíveis para a modernização dos principais meios de superfície da Esquadra. Alcançou-se desta forma o aprimoramento da capacidade de superfície da Marinha brasileira, de modo que não comprometesse por completo o desenvolvimento, também em andamento, da arma submarina.

3.2. Na construção de submarinos de ataque: revisões dos projetos SNAC-1 e SNAC-2, o submarino da Classe Tikuna e a desaceleração do Programa Nuclear da Marinha

Em termos de pensamento político-estratégico, os parâmetros estabelecidos nas décadas anteriores serviram de referência na forma com que a Marinha brasileira encaminharia a configuração do poder naval brasileiro. Apesar do contexto pouco favorável dos anos de 1990 e início de dos anos 2000, os projetos navais, conquanto sofressem um processo de desaceleração, não perderam importância na Marinha brasileira por conta da permanente visão de uma Marinha balanceada em suas capacidades. Ademais, desde os anos de 1980, a arma submarina de ataque tornou-se uma das capacidades a serem alcançadas e aprimoradas tanto na preparação do pessoal embarcado quanto no desenvolvimento de novas tecnologias neste setor. A própria diversificação das capacidades da Marinha teve seu início nos novos submarinos construídos em território brasileiro, conforme retratada no capítulo anterior. Neste sentido, torna-se necessário compreender a forma com que a Marinha brasileira encaminhou as atividades direcionadas para o aprimoramento tecnológico da arma submarina, na construção de novos submarinos convencionais e também no desenvolvimento do submarino de propulsão nuclear brasileiro, diante de um cenário de restrições orçamentárias.

⁴³¹ Ibidem, p. 24.

A conjugação do pensamento autonomista com a ideia de uma Marinha balanceada fez com que a Marinha brasileira não desistisse por completo dos projetos navais previstos. Por conta disso, as atividades associadas ao desenvolvimento tecnológico da Marinha, entre os anos de 1995 a 2008, aconteceram de acordo com uma linha de pensamento que preferiu desacelerar os projetos em andamento ao invés de cancelá-los por completo. Este aspecto do desenvolvimento tecnológico naval pode ser melhor compreendido mediante os avanços identificados na Marinha naquele período. Para melhor ilustrar esta realidade, por exemplo, em 1995, o submarino *Timbira*, terceiro da Classe *Tupi*, esteve entre os poucos avanços no setor devido ao seu estágio de construção em fase final no AMRJ. Contudo, mesmo com a diminuição dos recursos financeiros destinados aos projetos da Marinha, o pensamento autonomista se sobrepôs ao optar, no âmbito das construções navais, pela obtenção de um quinto submarino da Classe *Tupi* – o “*Tupi Mod A*” – e que, posteriormente, daria origem ao submarino da Classe *Tikuna*.⁴³² Esta decisão fez com que, no ano seguinte, se iniciasse no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro a construção do quarto submarino no Brasil, o submarino da Classe *Tikuna*, e que teria as seções de seu casco resistente fabricadas na NUCLEP. Tratava-se de um submarino diferente dos outros três primeiros construídos da Classe *Tupi*, por ter um maior comprimento e também por conta de algumas modificações técnicas, decorrentes da avaliação operacional dos predecessores construídos no Brasil. De modo geral, e utilizando-se das palavras do almirante Armando Ferreira Vidigal (2002), acreditava-se que o submarino *Tikuna* era “(...) mais uma etapa para que se chegue ao projeto do submarino totalmente nacional, possivelmente com um casco capaz de receber uma instalação de propulsão nuclear”.⁴³³

Com efeito, na medida em que o projeto do submarino de propulsão nuclear da Marinha não alcançava as suas metas originalmente estabelecidas, reforçou-se a ideia de que a Marinha deveria direcionar os limitados recursos para o desenvolvimento de projetos de submarinos convencionais. Ideia que não era nova, bastando aqui citar os projetos *SNAC-1* e *SNAC-2* que previram o desenvolvimento e a construção de submarinos originalmente brasileiros, sem necessariamente a compra de projetos/pacotes do exterior. Neste sentido, o desenvolvimento de submarinos convencionais pareceu ser,

⁴³² MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1995*. Arquivo da Marinha, p. I-20.

⁴³³ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro: meados da década de 70 até os dias atuais*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002, p. 98.

com certa frequência, a melhor opção para a realidade financeira da Marinha. No início dos anos 2000, conforme Armando Vidigal, o submarino da Classe *Tikuna* em construção passaria a ser uma alternativa mista, que combinava o projeto dos submarinos da Classe *Tupi*, comprado da Alemanha, com as adaptações e mudanças projetadas por engenheiros navais brasileiros, adaptações estas baseadas nos estudos do projeto *SNAC-1*. Inicialmente, imaginou-se que estes esforços possibilitariam o acúmulo de experiências para a revisão do projeto *SNAC-1* original, para que este posteriormente recebesse um sistema de propulsão nuclear.⁴³⁴ De todo modo, entendia-se que a transformação do AMRJ⁴³⁵ em um centro de excelência para a construção e reparo de submarinos convencionais deveria ser mantida e aprimorada, especialmente, por meio do desenvolvimento de novas tecnologias e aumento da mão de obra especializada/qualificada.⁴³⁶ Lembrando que a Marinha brasileira previa o desenvolvimento de um submarino de propulsão nuclear de ataque e que, portanto, não se cogitou em qualquer momento um submarino armado com lançadores de mísseis balísticos nucleares.⁴³⁷

Neste contexto, afirmou-se que os submarinos da Classe *Tupi* não tinham qualquer relação com os projetos *SNAC-1* e *SNAC-2*, salvo enquanto forma de se acumular experiência para a elaboração de futuros projetos de submarinos. Ademais, destacou-se que o submarino da Classe *Tikuna*, em comparação com os submarinos da Classe *Tupi* comprados da HDW – o primeiro construído na Alemanha e os seguintes no Brasil – era um submarino com profundas modificações projetadas no Brasil. Processo este considerado um primeiro passo a ser dado, na capacitação da Marinha para projetar e construir seus submarinos no país. Neste sentido, o almirante Mauro Cesar afirmou que, no último ano de seu ministério, havia determinado ao Centro de Projetos de Navios que

⁴³⁴ *Ibidem*, p. 127.

⁴³⁵ Sem descuidar de outras áreas consideradas vitais, envolvendo a: “(...) fabricação de armas e munições de diversos tipos e calibres; instalação e avaliação de sistemas navais, inclusive jogos de guerra e guerra eletrônica; (...) prestação de serviços, tais como integração de sistema, apoio logístico e avaliação operacional, para meios de superfície, submarinos e aéreos.” Ver: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro: meados da década de 70 até os dias atuais*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002, p. 130.

⁴³⁶ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro: meados da década de 70 até os dias atuais*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002, p. 129.

⁴³⁷ Entrevista realizada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra José Augusto Abreu de Moura com o Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira entre os meses de fevereiro/março de 2011, no Rio de Janeiro. Entrevista disponível em: MOURA, José Augusto Abreu de. *A estratégia naval brasileira no pós-Guerra Fria: uma análise comparativa com foco em submarinos*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2014, p. 309s.

projetasse um primeiro submarino convencional nacional, de forma que a aquisição de experiências na área de projetos e construções viabilizassem o desenvolvimento do submarino de propulsão nuclear brasileiro.⁴³⁸ De modo geral, mesmo ficando longe da meta de se construir submarinos a partir de projetos brasileiros, entendia-se que construção dos submarinos *IKL-1400* e do submarino *Tikuna* se tratava de uma notável etapa no desenvolvimento técnico da Marinha brasileira. Fato é que a construção destes submarinos no Brasil tornou necessária a disposição de um corpo técnico tanto para a construção destes submarinos quanto para a Garantia de Qualidade da construção dos mesmos.⁴³⁹

Por outro lado, mesmo estando entre os principais projetos navais, na arma submarina percebeu-se uma diminuição do pessoal submarinista em contraste com as prioridades reservadas para esta arma. De acordo com as autoridades militares da Marinha, tratava-se de uma situação preocupante que atingia tanto quanto oficiais e praças, e que era explicada por conta de três aspectos: a falta de estímulos para o recrutamento; a evasão dos militares habilitados em submarinos; e a redução do número de aprovados nos cursos de habilitação. Diante desta situação, considerada inaceitável entre as autoridades militares, medidas foram apresentadas para que a Marinha não corresse o risco de ser incapaz de guarnecer os novos submarinos construídos. A partir daquele momento, alguns estímulos financeiros foram propostos, por meio de uma melhor remuneração dos oficiais submarinistas e também se ofereceu a construção de novos prédios residenciais, na Ponta da Armação, em Niterói/RJ.⁴⁴⁰ Assim, o desenvolvimento da arma submarina dependeria não somente dos modernos submarinos a serem construídos, mas também de tripulações submarinistas bem preparadas e estimuladas financeiramente.

Na passagem do século e do milênio, a Marinha brasileira se encontrava em uma fase de transição, lentamente continuada das décadas anteriores. Por exemplo, as instalações em Iperó precisavam ser plenamente utilizadas para que os avanços adquiridos não se perdessem. Entretanto, no início dos anos 2000, as limitações financeiras se agravaram na Marinha, colocando assim em risco a continuidade dos

⁴³⁸ *Ibidem.* p. 309s.

⁴³⁹ FREITAS, Elcio de Sá. *A busca de grandeza: Marinha, tecnologia, desenvolvimento e defesa*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2014, p. 177.

⁴⁴⁰ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1996*. Arquivo da Marinha, p. 25.

projetos navais em andamento. Neste sentido, o próprio Programa Nuclear da Marinha começou a ser questionado entre alguns construtores do pensamento naval, entre estes Armando Ferreira Vidigal, tento em vista os riscos de não conclusão e insucesso do programa nuclear. Nas palavras do almirante Vidigal:

“Com o orçamento atual, o programa do submarino nuclear levará talvez ainda trinta anos para a sua concretização, o que não parece aceitável. Com o desenvolvimento dos modernos sistemas de propulsão independente de ar para submarinos, já não se pode afirmar que no prazo de trinta ou pouco mais anos a opção pelo submarino nuclear seja a mais acertada porque, ao longo de todos esses anos, ela consumirá um percentual expressivo do orçamento da Marinha, o que prejudicará inúmeros outros projetos e, ao final do prazo para seu desenvolvimento, talvez não signifique o mesmo que hoje.” (VIDIGAL, 2002, p. 126).

Portanto, percebe-se que o problema não consistia apenas em uma não importância estratégica do submarino de propulsão nuclear, mas no comprometimento operacional da Marinha, por conta dos baixos orçamentos estabelecidos. No plano das produções ideacionais da Marinha, o submarino de propulsão nuclear não deixou de ser uma arma estratégica para o poder naval brasileiro. O próprio almirante Vidigal reconheceu a importância desta arma, afirmando que o submarino nuclear elevaria a capacidade militar do Brasil a um nível significativo, incrementando assim a capacidade dissuasória do país. Capacidade de dissuasão que dificilmente seria alcançada por outros meios de custo operacional equivalente. Com isso, observou-se que o Programa Nuclear da Marinha deveria ser transformado em um projeto governamental, de forma que as atividades realizadas nas instalações de Iperó fossem continuadas plenamente, em proveito do desenvolvimento tecnológico do Brasil⁴⁴¹ e não apenas da Marinha.

De modo geral, havia uma percepção estratégica compartilhada da arma submarina e que incluía a propulsão nuclear, tanto que é possível identificar uma preocupação entre as autoridades da Marinha com relação à garantia de continuidade do Programa Nuclear da Marinha. Para o almirante Mauro Cesar, ex-Ministro da Marinha e um dos oficiais-generais mais identificados com a capacidade aeronaval da Marinha, o conhecimento adquirido/acumulado no programa nuclear deveria ser resguardado, considerando seu valor estratégico para o país. Ideia que seria mantida, ao longo das décadas, presente no posicionamento de outras autoridades da Marinha, a exemplo do Almirante-de-Esquadra Sérgio Chagastelles, ex-Comandante da Marinha (1999-2003),

⁴⁴¹ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro: meados da década de 70 até os dias atuais*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002, p. 126.

que presava pelo prosseguimento do Programa Nuclear da Marinha. Chagastelles compartilhava da mesma linha de pensamento do almirante Armando Vidigal quando se tratando da necessidade de a Marinha brasileira obter maior apoio governamental, ao salientar a relevância do programa nuclear para o desenvolvimento científico e tecnológico do Brasil.⁴⁴²

E mais precisamente no caso do projeto *SNAC-II*, o almirante Elcio de Sá Freitas enfatizou que este projeto visava, principalmente, um potencial de dissuasão característico dos submarinos de propulsão nuclear. No entanto, o almirante compreendia que a característica dissuasória deste tipo de submarino dependeria, essencialmente, do seu sistema de armas e de sua discrição acústica e magnética. Afirmou-se neste sentido que a propulsão nuclear daria o potencial de dissuasão pretendido somente se todos os sistemas do submarino de propulsão nuclear estivessem disponíveis, sobretudo, aqueles que configurariam seus sistemas de armas. Assim, para conseguir a esperada dissuasão de um submarino nacional de propulsão nuclear, entendia-se que era indispensável “(...) um longo, intenso e persistente esforço em sistemas de armas e constante aporte de recursos suficientes”.⁴⁴³ Ademais, nos anos iniciais do século XXI, observou-se que:

“Nunca chegou a existir um projeto de submarino nuclear nacional, nem mesmo em fase de concepção. O que a Marinha fez foi dedicar-se brevemente a um de seus pré-requisitos – o projeto de um submarino convencional, o *SNAC-1* – e a dedicar-se insuficiente outro pré-requisito – a engenharia de sistema de armas. Dedicou-se mais longamente a dois pré-requisitos: construção de submarinos de projeto estrangeiro e o programa para domínio da tecnologia de enriquecimento de urânio e de reatores.” (FREITAS, 2014, p. 171).

Em relação ao programa para o domínio da tecnologia de enriquecimento de urânio e a tecnologia de reatores, compreendia-se que se tratavam de tecnologias estratégicas de interesse nacional, e que iriam além das necessidades de defesa. Reconheceu-se neste caso os esforços da Marinha, no início dos anos 2000, no quase domínio completo do ciclo de enriquecimento de urânio e os seus correspondentes avanços nos estágios de tecnologia de produção industrial de combustível nuclear, assim como admitiu-se o projeto de parcial construção de um protótipo nuclear. Entretanto, em 2002, salientou-se que o projeto dependeria de recursos para ser concluído e longamente testado numa instalação geradora elétrica terrestre. Foi então que, diante das limitações

⁴⁴² Ibidem. p. 128ss.

⁴⁴³ FREITAS, Elcio de Sá. *A busca de grandeza: Marinha, tecnologia, desenvolvimento e defesa*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2014, p. 173.

financeiras da Marinha, o almirante Freitas afirmou que o programa de enriquecimento de urânio e tecnologia de reatores nucleares deveria ter sido custeado totalmente por recursos adicionais ao orçamento da Marinha. Custeamento este do programa nuclear visto como uma alternativa para a continuidade dos projetos da Marinha na área nuclear, e que do contrário poderiam ser prejudicados, ou até mesmo cancelados, a exemplo do projeto SNAC-I que não havia avançado. Reiterou-se neste caso o argumento de que o orçamento da Marinha havia declinado, continuamente até 2004, e que, inevitavelmente, o Programa de Projeto e Construção de Submarinos teria sofrido retrocessos desde 1995. Com isso, afirmou-se de maneira frustrada que a capacidade para projetar modernos submarinos convencionais, obtida no final dos anos de 1980 pela Marinha, havia sido praticamente desfeita antes mesmo de se concretizar.⁴⁴⁴

Neste sentido, destacou-se que o custo do projeto e da construção de um submarino era apenas uma das partes do todo, tendo em vista os recursos necessários para a implantação de sua correspondente infraestrutura material e humana – de projeto, produção, testes, provas, treinamento, operação e manutenção – e que deveria funcionar de forma continuada. Tratava-se de um pensamento estratégico que não admitia os frequentes hiatos no desenvolvimento tecnológico e que, portanto, exigiria da Marinha brasileira a tarefa de avaliar de maneira recorrente a adoção deste tipo de arma. Assim, os estudos deveriam incluir o número mínimo de submarinos de propulsão nuclear necessários e também os seus respectivos custos de manutenção, uma realidade que demandaria programas de modernizações e substituições muito distantes da realidade financeira da Marinha. Por outro lado, os submarinos eram considerados instrumentos fortes de dissuasão e que as forças navais poderosas estariam sensivelmente vulneráveis aos seus ataques, mesmo se estes submarinos fossem convencionais. Nas palavras do engenheiro naval Elcio de Sá Freitas “(...) avanços em descrição acústica e magnética, capacidade de lançar mísseis antinavio e eficientes sistemas de armas e de plataforma em modernos submarinos convencionais levam Marinhas poderosas a intensa procura de meios para neutralizá-los”.⁴⁴⁵ Compreendia-se que a Marinha brasileira não deveria renunciar de seu programa de submarinos, considerando que toda e qualquer oportunidade de retomá-lo deveria ser procurada e aproveitada.⁴⁴⁶

⁴⁴⁴ Ibidem. p. 172.

⁴⁴⁵ Ibidem. p. 174.

⁴⁴⁶ Ibidem. p. 174.

De todo modo, entre alguns intelectuais da Marinha, é possível perceber certo entusiasmo com relação ao papel estratégico da arma submarina. É o caso do almirante Mario Cesar Flores, ao destacar que:

“(...) os submarinos, agora armados também com mísseis, além de torpedos, são a melhor arma para atuação contra forças navais superiores – e continuarão a ser enquanto a tecnologia não puser termo decisivo à sua furtividade. Eles são adequados para quaisquer missões em que seja necessária a discricão.” (FLORES, 2002, p. 53).

Entretanto, se por um lado, no campo das ideias existia certo entusiasmo com a capacidade da Marinha em projetar e construir seus próprios meios submarinos e de superfície, por outro, os anos finais de 1990 e início dos anos 2000 evidenciaram decréscimos na área da construção naval. Enfatizou-se neste caso que, desde 1996, a Marinha teria deixado de ter um órgão dedicado à pesquisa e ao desenvolvimento na área de plataformas de navios de guerra. Inserido naquele contexto, o almirante Freitas advertiu que este retrocesso na capacidade de construir as estruturas de um navio comprometeriam outras áreas relativamente mais avançadas. Era o caso dos sistemas de combate e de propulsão nuclear, uma vez que estes sistemas de armas e de propulsão nuclear dependeriam de uma plataforma para serem integrados. Neste sentido, Elcio de Sá Freitas mencionou a extinção do Escritório Técnico de Construção Naval em São Paulo (ETCN-SP) e a não criação de outro enclave tecnológico para o desenvolvimento de plataformas para a Marinha brasileira.⁴⁴⁷ Lembrando também que, em 1984, a realização dos estudos preliminares para o projeto do primeiro submarino brasileiro (SNAC-I) teria iniciado por meio de uma solicitação do DEN ao ETCN-SP. Tratava-se de uma solicitação, que previa a elaboração de um modelo de síntese do casco resistente de submarinos, envolvendo estudos de engenharia naval que posteriormente resultariam na definição dos requisitos para o projeto e configuração básica dos submarinos a serem construídos no Brasil.⁴⁴⁸

Por sua vez, o almirante Mauro Cesar afirmou, em entrevista, que no Ministério do almirante Ivan Serpa (1992-1994) não houve necessariamente um abandono do Programa Nuclear da Marinha e nem mesmo desistiu-se da ideia de se desenvolver o submarino de propulsão nuclear. Contudo, o almirante Serpa teria feito com que aquele programa deixasse de ser prioritário, linha esta de pensamento compartilhada pelo

⁴⁴⁷ Ibidem. p. 246.

⁴⁴⁸ Ibidem. p. 249.

almirante Mauro Cesar. Neste sentido, Mauro Cesar reforçou seu posicionamento utilizando-se das seguintes palavras: “A atuação, em relação ao projeto nuclear de São Paulo, só pode merecer crítica de quem só via aquele projeto como a única razão de ser da Marinha”.⁴⁴⁹ Linha de pensamento e de atuação decisória que seria mantida por Mauro Cesar em seu Ministério da Marinha (1995-1998). Com efeito, o almirante Mauro Cesar observou que apesar de o Plano Diretor da Marinha ser um importante instrumento de continuidade das políticas e programas navais da Marinha, a autoridade ministerial conseguiria, se assim considerasse necessário, mudar a velocidade, acelerando ou diminuindo, o andamento de um determinado programa. Revelando assim um posicionamento discordante de Mario Cesar Flores que, para o almirante Mauro Cesar, teria reduzido a atuação da Marinha brasileira apenas ao litoral brasileiro, por meio do emprego de submarinos.⁴⁵⁰

Neste episódio, é importante destacar que de modo geral o pensamento naval brasileiro, construído a partir do final dos anos de 1960, cristalizou a ideia de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas. Ideia esta que de fato previa não apenas a capacidade submarina de ataque, mas também a capacidade de projeção de poder sobre terra e a aviação de asa-fixa orgânica e embarcada para a Marinha. Portanto, percebe-se que as opções estratégicas adotadas se complementavam na configuração de um poder naval balanceado. Desta forma, as variações de prioridades consistiriam na velocidade de um determinado projeto que dependeria das escolhas pessoais das autoridades da Marinha, em diferentes circunstâncias. Realidade esta que seria confirmada pelo almirante Moura Neto, em entrevista, ao destacar que no decorrer do seu Comando da Marinha do Brasil (2007-2015) estabeleceu enquanto projetos prioritários para a Marinha o desenvolvimento/aquisição de submarinos, um navio-aeródromo, navios de escolta e navios de patrulhamento. Mencionando assim a criação dos programas PROSUB⁴⁵¹, PRONAE⁴⁵², PROSUPER⁴⁵³, PRONANF⁴⁵⁴, e também a criação de um sistema de gerenciamento para a Amazônia Azul, o SisGAAz⁴⁵⁵ “(...) que nos permitiria

⁴⁴⁹ Entrevista com o Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Pereira, concedida a Celso Castro e Maria Celina D’Araujo. Rio de Janeiro, março/abril de 1999. Ver: CASTRO, Celso; D’ARAUJO, Maria Celina (orgs.). *Militares e política na Nova República*. Rio de Janeiro: FGV, 2001, p. 275.

⁴⁵⁰ Ibidem. p. 275.

⁴⁵¹ PROSUB – Programa de Desenvolvimento de Submarinos.

⁴⁵² PRONAE – Programa de Obtenção de Navios-Aeródromo.

⁴⁵³ PROSUPER – Programa de Obtenção de Meios de Superfície.

⁴⁵⁴ PRONANF – Programa de Obtenção de Navios Anfíbios.

⁴⁵⁵ SisGAAz – Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul.

saber o que está acontecendo no mar”⁴⁵⁶ e que tornaram ainda mais evidente a ideia de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas.

4. Em busca da configuração de uma Marinha balanceada com o ressurgimento da aviação de asa-fixa embarcada

4.1. Renascimento da aviação naval brasileira: justificativas para a aquisição das aeronaves A-4 Skyhawk e do navio-aeródromo São Paulo

Motivo de insatisfação em décadas e de recorrentes debates entre os formuladores do pensamento naval brasileiro, foi após o ministério do almirante Mario Cesar Flores (1990-1992) que as limitações na área da aviação naval se tornaram realmente preocupantes. No ano de 1993, a Marinha brasileira em seu planejamento apontou de forma acentuada para uma deficiência, identificada nas operações navais realizadas naqueles últimos anos, que consistia na falta de um sistema de interceptação e ataque aéreo. Isto fez com que as autoridades da Marinha engajassem novos esforços no sentido de viabilizar a aquisição de aeronaves de asa-fixa. E assim, o Ministro da Marinha, Mauro Cesar Rodrigues Pereira, encaminhou – em 29 de julho de 1996 – ao Presidente Fernando Henrique Cardoso uma exposição dos motivos que justificariam a aquisição de aeronaves de asa-fixa e que deveriam ser operadas pela Marinha brasileira.⁴⁵⁷ Foi então que, a partir de uma série de debates e cedências por parte do governo brasileiro, renasceu a aviação naval brasileira, com o Decreto Presidencial nº 2.538, de 08 de abril de 1998, que no seu Artigo 1º estabeleceu que:

“[A] Marinha disporá de aviões e helicópteros destinados aos guarnecimentos dos navios de superfície e helicópteros de emprego geral, todos orgânicos e por ela operados, necessários ao cumprimento de sua destinação constitucional.” (VIDIGAL, 2002, p. 99).

Em seu Ministério da Marinha (1995-1998), o Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira afirmou que entre os principais projetos da Marinha esteve a aviação de asa-fixa, por se tratar de algo fundamental para o poder naval brasileiro exercer as suas funções no mar. Com efeito, observou que o emprego de um navio-aeródromo

⁴⁵⁶ Entrevista realizada com o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2007-2015), Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto. Rio de Janeiro, 16 de julho de 2019.

⁴⁵⁷ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro: meados da década de 70 até os dias atuais*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002, p. 99.

com aviação embarcada de asa-fixa não deveria atender necessariamente os requisitos para a capacidade de projeção de poder da Marinha. Conforme o almirante, um navio-aeródromo com aviação embarcada serviria para proteger a Esquadra brasileira no Atlântico Sul, para que assim a Marinha conseguisse operar para além das águas marítimas correspondentes à Plataforma Continental. Nas palavras do almirante Mauro Cesar “(...) a nossa necessidade de atuar no mar vai muito além das nossas fronteiras marítimas, porque eu não vou esperar que entrem no meu território para depois agir (...) então daí a necessidade de nós termos essa mobilidade dos navios da Força Naval e ela tem que incorporar a sua aviação”.⁴⁵⁸ Afirmou-se, deste modo, que a aviação naval embarcada de asa-fixa deveria cobrir toda a força naval brasileira atuante no Atlântico Sul. Deste modo, compreendia-se que a aviação de asa-fixa embarcada teria que operar de forma incorporada ao poder naval brasileiro, tendo em vista que as aeronaves deveriam estar habituadas a fazerem operações aeronavais com características específicas, diferentes daquelas realizadas pela Força Aérea Brasileira.⁴⁵⁹

Utilizando-se destes argumentos favoráveis à existência de uma aviação embarcada orgânica para a Marinha brasileira, foram adquiridas vinte aeronaves do tipo *A4KU* monoplaces e três *TA-4KU* biplaces *Skyhawk* do Kuwait, aeronaves estas fabricadas pela McDonnell Douglas, nos Estados Unidos. Criava-se assim o Primeiro Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (Esqd VF-1), com o propósito de executar a defesa aérea das embarcações da Marinha, bem como proporcionar relativa superioridade no espaço aéreo em área marítima correspondente. A inauguração deste novo ciclo na Marinha brasileira veio acompanhada de algumas questões postas em discussão, de forma que este processo de ampliação das capacidades aeronavais fosse realmente mantido. Neste sentido, o almirante Armando Vidigal (2002) salientou que o número de aeronaves de asa-fixa, adquiridas naquele momento, passaria a exigir a formação urgente de um número considerável de aviadores qualificados para operar nestas aeronaves a partir de navios-aeródromo. Enfatizou-se que a Marinha não poderia correr o risco de deixar de operar estas aeronaves, tendo em vista a reduzida vida útil das mesmas. E, portanto, a Marinha brasileira deveria, conseqüentemente, criar uma

⁴⁵⁸ Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1995-1998), Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira. Rio de Janeiro, 20 de junho de 2019.

⁴⁵⁹ *Ibidem*.

infraestrutura para a manutenção e reparo destas aeronaves, algo que também exigiria equipes técnicas formadas e qualificadas para a prestação destes serviços.⁴⁶⁰

É importante destacar que embora a aviação de asa-fixa fosse a principal prioridade do Ministro Mauro Cesar, a ideia de recriação desta capacidade aeronaval surgiu alguns anos antes. Neste caso, o processo de recriação da aviação naval de asa-fixa havia sido proposto pelo almirante Serpa durante o seu Ministério (1993-1994). Para Armando Vidigal, a ideia do almirante Serpa se tratava de uma proposta menos ousada composta por etapas, e que seria menos espetacular e, possivelmente, mais segura. Com a primeira destas etapas consistindo na aquisição de aviões de asa-fixa no Brasil (EMBRAER) para estágio inicial e na preparação de pilotos de helicópteros. Este procedimento era visto como usual em todas as Marinhas do mundo, por ser uma maneira de baratear a formação de pilotos/aviadores. Em seguida, após esta etapa inicial, o processo continuaria progressivamente de forma que as experiências, paulatinamente adquiridas, chegassem aos aviões de asa-fixa operando a partir de navios-aeródromo. Neste processo, e após a realização de sua modernização, imaginou-se que o navio-aeródromo *Minas Gerais* poderia ser empregado como porta-helicópteros “(...) quer antissubmarino, usando helicópteros *SH3* e *Lynx*, armados com torpedos *MK-46*, quer para envolvimento vertical, com os *Super Puma* para transporte de fuzileiros navais”.⁴⁶¹

Em linhas gerais, manteve-se no início dos anos 2000 a linha de pensamento elaborada no final dos anos 1970, que previa a configuração de uma força de submarinos para a Esquadra, por conta da considerável capacidade dissuasória destes meios. Afirmou-se também em relação aos submarinos de propulsão nuclear que estes eram a principal arma das modernas Esquadras. Contudo, é necessário destacar que, entre os anos de 1993 a 2008, a arma submarina deixaria de ser uma prioridade e passaria a ser vista como uma das armas, dentre outras, que deveriam compor o poder naval brasileiro. Dito de outra forma, a partir daqueles anos, o desenvolvimento da arma submarina deixaria de ser prioritário na Marinha, rompendo com uma ideia estabelecida nos ministérios anteriores, ideia esta identificada especialmente na figura do almirante Mario Cesar Flores. Lembrando que em seu Ministério, o almirante Mario Cesar Flores priorizou o desenvolvimento da arma submarina em detrimento dos demais componentes do poder

⁴⁶⁰ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*: meados da década de 70 até os dias atuais. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002, p. 99.

⁴⁶¹ *Ibidem*, p. 100.

naval brasileiro. Por meio desta mudança de prioridades, percebe-se mais uma vez o pensamento naval inicialmente construído nos anos de 1970 e que previa uma Marinha balanceada em suas capacidades operacionais. Desta forma, salientou-se que a Marinha brasileira deveria dispor da capacidade, mesmo que pequena, de projetar poder sobre terra através da existência de um corpo de fuzileiros navais preparado para realizar incursões anfíbias, corpo de fuzileiros este que formaria o núcleo de uma força de ação rápida.⁴⁶² Para tanto, previu-se o emprego de um navio-aeródromo para garantir a necessária superioridade aérea nas áreas de operações da Marinha, e neste caso afirmou-se que os “(...) aviões embarcados de ataque ao solo e de proteção aérea [eram] extremamente úteis”.⁴⁶³

Ainda sobre a aviação naval brasileira, Mauro Cesar destacou que, após ter assumido o Ministério da Marinha (1995-1998), encarou o ressurgimento da aviação naval embarcada como um problema que deveria ser resolvido. E justificou a sua decisão afirmando que a Marinha do Brasil deveria ser balanceada em suas capacidades, de maneira que conseguisse enfrentar qualquer Marinha de seu porte. Para o almirante, sem uma aviação de asa-fixa embarcada o poder naval brasileiro poderia ser surpreendido, ou até mesmo neutralizado, por helicópteros armados com mísseis por uma Marinha do mesmo porte. Ao considerar este tipo de ameaça como algo dramático, o almirante Mauro Cesar ilustrou a seguinte situação: “(...) a gente vê um avião de patrulha em cima da gente, sabe que vai vir um ataque e não pode fazer nada. A única forma de evitar isso é ter um avião”.⁴⁶⁴ Reforçou assim seu argumento no sentido de que a aviação baseada em terra, operada pela Força Aérea Brasileira, não conseguiria oferecer o suporte necessário em determinadas situações, por conta das características de seus aviões empregados nos anos finais da década de 1990.⁴⁶⁵

No entanto, se por um lado os debates apontavam para um maior incremento da capacidade aeronaval brasileira, por outro, devido aos cortes orçamentários do ano de 1999, a proposta de capacitação da Marinha para a defesa aérea da sua força naval foi

⁴⁶² VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira *et al.* *Amazônia Azul: o mar que nos pertence*. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2006, p. 265.

⁴⁶³ *Ibidem.* p. 265.

⁴⁶⁴ Entrevista com o Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Pereira, concedida a Celso Castro e Maria Celina D’Araujo. Rio de Janeiro, março/abril de 1999. Ver: CASTRO, Celso; D’ARAUJO, Maria Celina (orgs.). *Militares e política na Nova República*. Rio de Janeiro: FGV, 2001, p. 285.

⁴⁶⁵ *Ibidem.* p. 285.

prorrogada para o segundo semestre do ano 2000. Tanto no plano ideacional quanto no planejamento da Marinha, as medidas a serem adotadas informavam a capacitação da defesa aeronaval brasileira, por meio: do prosseguimento da *modernização* do navio-aeródromo *Minas Gerais*, que inicialmente previu a capacitação desta embarcação para operar as novas aeronaves adquiridas – de asa-fixa e rotativa; da *formação de aviadores navais* na Força Aérea Brasileira, na Marinha Argentina, e na Marinha dos Estados Unidos; e da *ampliação da pista de pouso da Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia* (BAeNSPA) e construção do Hangar do 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (EsqdVF-1).⁴⁶⁶ E, entre os diversos intercâmbios e convênios realizados naquele ano com outras instituições militares, científicas e universitárias no Brasil e no exterior, destacou-se o convênio entre a Marinha do Brasil e a Força Aérea Brasileira. Convênio este que originalmente previu a formação dos primeiros oficiais aviadores navais que iriam operar as aeronaves *Skyhawk A-4* de asa-fixa recém adquiridas, e que para isso frequentariam os espaços institucionais de formação dos pilotos da Força Aérea Brasileira.⁴⁶⁷

As iniciativas para incrementar a aviação naval aconteceram, em especial, devido ao fato de as aeronaves *P-16* da Força Aérea Brasileira, pertencentes ao 1º Grupo de Aviação Embarcada, não mais oferecerem as condições e características sugeridas para embarcar no navio-aeródromo *Minas Gerais*. Ao menos, esta era uma insatisfação recorrente entre as autoridades da Marinha que questionavam a capacidade operacional destas aeronaves. Aeronaves que, inclusive, eram vistas como comprometedoras e que pouco ofereciam aos navios da Esquadra nas operações/exercícios realizados em conjunto com a FAB. Contudo, é importante salientar que esta decisão não implicou em qualquer descontinuidade da orientação do Estado-Maior da Armada que previa a participação da Força Aérea Brasileira na programação de exercícios com a Marinha.⁴⁶⁸ Assim, o episódio das aeronaves *P-16* era um episódio pontual de insatisfação interna da Marinha e, portanto, não representava maiores desentendimentos com a Força Aérea Brasileira.

⁴⁶⁶ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1999*. Arquivo da Marinha, p. 21s.

⁴⁶⁷ Inicialmente foram apresentados seis Segundo-Tenentes para a Academia da Força Aérea em Pirassununga/SP, entretanto, apenas dois deles conseguiram concluir o curso da correspondente academia. Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1999*. Arquivo da Marinha, p. 32.

⁴⁶⁸ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1996*. Arquivo da Marinha, p. 01s.

Para a Marinha, o problema consistiu no fato da FAB não possuir aeronaves com as características específicas para operar de forma embarcada. Neste sentido, por exemplo, entre os projetos de ampliação da capacidade aeronaval da Marinha persistiu o interesse em desenvolver um veículo aéreo não tripulado – um *drone Home-Built* – para reconhecimento e observação de tiro. E para isso, a Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha foi autorizada para estreitar uma série de entendimentos com a Força Aérea Brasileira, com o propósito de desenvolver esse drone em conjunto, para assim, posteriormente, fabricar um veículo aéreo não tripulado – VANT – de uso comum das Forças Armadas.⁴⁶⁹

De toda forma, de acordo com o almirante Armando Ferreira Vidigal, o conjugado *A-4/NAel Minas Gerais* se tornou evidentemente inadequado para o emprego do poder aéreo da Marinha sobre o mar. Isso porque, mesmo utilizando as suas catapultas, o *Minas Gerais* conseguiria lançar os seus aviões com segurança apenas em condições meteorológicas específicas. As aeronaves *A-4* precisavam de um vento relativo no convés de voo de no mínimo trinta nós e, em condições de calmaria sem vento, o *Minas Gerais* não desenvolvia esta velocidade, não conseguindo deste modo recolher as aeronaves. Resultante desta limitação de velocidade, as aeronaves teriam que pousar em terra fazendo com que o *Minas Gerais* não se afastasse demasiadamente da costa brasileira, do contrário, estas aeronaves correriam o risco de cair no mar quando terminasse o seu combustível. Por conta disso, a compra do navio-aeródromo *São Paulo* pareceu ser uma solução, aparentemente, de custos baixos,⁴⁷⁰ e que com os seus trinta e dois nós de velocidade/deslocamento garantiria os trinta nós no convés de voo, assegurando desta forma o recolhimento dos *A-4*, mesmo em condições de completa calmaria.⁴⁷¹ Percebe-se, neste sentido, que a preocupação da Marinha em adquirir um navio-aeródromo de valor relativamente baixo e de modo rápido não permitiu uma inspeção/avaliação pormenorizada das condições do navio-aeródromo *São Paulo*. Anos depois, o navio-aeródromo *São Paulo* apresentaria recorrentes problemas de manutenção e os recursos

⁴⁶⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1998*. Arquivo da Marinha, p. 21s.

⁴⁷⁰ A oferta do ex-*Foch* ao Brasil pela França foi feita a preços verdadeiramente simbólicos, conforme Vidigal: “(...) sem armamento, o preço de um pequeno navio-patrolha de cerca de 200 tons é da ordem de mais de US\$ 15 milhões, que foi o preço do NAE.” Ver: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro: meados da década de 70 até os dias atuais*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002, p. 109.

⁴⁷¹ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro: meados da década de 70 até os dias atuais*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002, p. 109.

financeiros para a sua modernização seriam inviáveis, em termos de custo-benefício, até ser descomissionado no ano de 2020 por decisão da Marinha.

4.2. As principais preocupações levantadas e os debates acerca da ampliação da capacidade aeronaval da Marinha brasileira

Entre as principais preocupações levantadas, observou-se que o renascimento da aviação naval brasileira era um projeto que absorveria ainda mais os deficientes recursos financeiros da Marinha. Além da manutenção dos meios aeronavais, a formação permanente de aviadores capacitados para operarem as aeronaves de ataque, a partir de navios-aeródromo, também demandaria recursos financeiros e humanos da Marinha. Neste sentido, Armando Ferreira Vidigal mostrou-se preocupado com a continuidade da capacidade brasileira de projetar e de construir os seus meios navais no Brasil.⁴⁷² Ademais, entendia-se que os avanços tecnológicos alcançados/acumulados não poderiam ser simplesmente perdidos. Conhecimentos estes que deveriam ser mantidos e estimulados conforme era o desejo daqueles que se identificavam com a linha de pensamento, predominantemente, autonomista dentro da Marinha brasileira.

Em contraponto à ideia de uma aviação de asa-fixa embarcada e por conseguinte motivo de contestação, por parte de alguns pensadores navais brasileiros, o almirante Mario Cesar Flores preconizava uma força de defesa para a fronteira marítima composta por submarinos convencionais e navios de patrulhamento. E, para a defesa mais distante do litoral, priorizava o emprego combinado de submarinos nucleares de ataque com aeronaves de esclarecimento e ataque baseadas em terra. Eram meios defensivos, e que de certa forma poderiam compor parte de uma força naval de intervenção, ou então, cooperar no “controle da ordem no Atlântico Sul”.⁴⁷³ Tratava-se de uma linha de pensamento que de certa maneira se cristalizou na END-2008, ao estabelecer que “(...) a força de superfície será engajada no conflito depois do emprego inicial da força submarina”.⁴⁷⁴ E neste sentido, a aviação de ataque embarcada deveria atuar de forma

⁴⁷² Ibidem. p. 129.

⁴⁷³ MOURA, José Augusto Abreu de. *A estratégia naval brasileira no pós-Guerra Fria: uma análise comparativa com foco em submarinos*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2014, p. 142.

⁴⁷⁴ BRASIL. *Estratégia Nacional de Defesa: Paz e Segurança para o Brasil*. 2ª ed. República Federativa do Brasil. Ministério da Defesa, dezembro de 2008, p. 14.

intermediária, entre as investidas realizadas pelos submarinos e as manobras realizadas pelos navios de superfície. Conforme a END-2008:

“Um dos elos entre a etapa preliminar do embate, sob responsabilidade da força submarina e de suas contrapartes espacial e aérea, e a etapa subsequente, conduzida com o pleno engajamento da força naval de superfície, será a Aviação Naval, embarcada em navios.” (BRASIL, 2008, p. 14).

Adentro destas circunstâncias estratégicas, Mario Cesar Flores apresentou um esboço estrutural para a Marinha brasileira, prevendo deste modo um núcleo moderno composto por submarinos convencionais e navios de combate. A partir desta configuração, assinalou-se que o propósito da Marinha deveria ser de controle da fronteira marítima brasileira. Reforçou-se neste caso a importância de a Marinha operar os submarinos convencionais de forma combinada com os submarinos de propulsão nuclear. Aqui, os submarinos convencionais seriam empregados para a defesa das águas próximas e os nucleares para a defesa distante, de forma que oferecessem riscos ao vetor de ameaça antes mesmo deste entrar em território marítimo brasileiro. De modo geral, este núcleo moderno deveria oferecer também os meios para as forças navais de intervenção em missões de embargo/bloqueio e apoio nas ações em terra. Assim, de acordo com o almirante Mario Cesar Flores, este esboço não preconizava nem descartava a utilização de navios-aeródromo e o emprego de aviação de asa-fixa embarcada.⁴⁷⁵ E ainda, com relação ao poder naval brasileiro e sua capacidade de projeção de poder, Mario Cesar Flores destacou que:

“Além desse núcleo, seria necessário incluir forças anfíbias leves e ágeis, coerentes no que se refere a tropa, transporte, capacidade de desembarque e de apoio, para integrar forças de intervenção (...) bem como para incursões rápidas com propósitos limitados quanto ao espaço e ao tempo, com características de operações especiais.” (FLORES, 2002, p. 82).

Era uma proposta que incluía, para determinadas situações, a atuação conjunta da Marinha com o Exército, nas operações de projeção de força do Brasil em outras regiões:

“Se ocorrer eventual necessidade de material pesado, blindados e artilharia, em princípio improvável nas circunstâncias anfíbias plausíveis para este país, a possibilidade de contribuição do Exército deve ser considerada, de modo que fosse evitada a duplicação de meios não exigida compulsoriamente.” (FLORES, 2002, p. 82).

⁴⁷⁵ FLORES, Mario Cesar. *Reflexões estratégicas: repensando a defesa nacional*. São Paulo: Realizações, 2002, p. 82s.

De toda forma, é importante observar que, em 1998, o contrato de compra das vinte e três aeronaves *Skyhawk A-4* de asa-fixa junto ao governo do Kuwait⁴⁷⁶ envolveu não somente a aquisição das aeronaves, ao incluir a compra de um pacote para a manutenção destas aeronaves. Pacote este de aquisição de: materiais de apoio, publicações técnicas, ferramentas especiais, motores sobressalentes de consumo e o fornecimento de mísseis e munição para a Marinha brasileira. Por conta da aquisição destas aeronaves de asa-fixa, uma quantidade considerável de recursos foi alocada para o projeto de forma que atendesse as exigências de formação dos aviadores navais. Para isso, os cursos de formação e de preparação foram realizados tanto na Marinha da Argentina quanto na Marinha dos Estados Unidos. Ademais, a Marinha brasileira contratou, nos primeiros anos após a aquisição das aeronaves, a prestação de assistência técnica para a manutenção destas aeronaves, manutenção que seria realizada no Brasil por meio de suporte técnico da Marinha norte-americana.⁴⁷⁷

Naquele contexto, existiu também um debate em torno da conveniência, ou não, de a Marinha construir no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro um navio-aeródromo com as características apropriadas para a realidade brasileira. Contudo, e apesar de representar um importante avanço tecnológico, enfatizou-se a indisponibilidade dos recursos financeiros necessários para este tipo de projeto/construção naval. Com efeito, Armando Ferreira Vidigal afirmou que a própria compra de um projeto pronto no exterior seria quase que impossível de ser levada adiante, tendo em vista as atividades que estavam sendo realizadas pelo AMRJ. Entre estas atividades, destaque para as construções mencionadas anteriormente, do submarino *Tikuna* e da corveta *Barroso*, e que se somavam ao agravamento dos problemas logísticos decorrentes da manutenção dos navios usados adquiridos no mesmo período. Para o almirante Vidigal, a construção de um navio-aeródromo tornaria ainda mais deficiente o prosseguimento de outros projetos igualmente fundamentais para a Marinha, citando por exemplo: o Programa Nuclear da Marinha; a continuidade na elaboração de projetos de construção dos meios de superfície e submarinos; e a continuidade da construção naval e na realização de reparos dos novos submarinos construídos. Em linhas gerais, tratava-se de um cenário preocupante e de incertezas, por conta da crescente demanda de recursos necessários para o

⁴⁷⁶ Vinte aeronaves mono-pilotadas (*AF-1*) e três aeronaves para treinamento (*AF-1A*). Ver: MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1998*. Arquivo da Marinha, p. 19s.

⁴⁷⁷ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1998*. Arquivo da Marinha, p. 19s.

encaminhamento destas atividades descritas, recursos estes de natureza financeira e humana.⁴⁷⁸

A partir disso, Mario Cesar Flores fez algumas observações sobre as características dos sistemas de armas, de emprego no mar, para o contexto do início dos anos 2000. Ao evidenciar o crescente emprego da aviação naval embarcada nos últimos setenta anos, o almirante Flores destacou que este sistema de armas deveria ser operado pelas Marinhas com maiores encargos e/ou responsabilidades externas, distantes de seus territórios marítimos. Com isso, enfatizou que não se tratava de um navio pretendido pelos países preocupados com a defesa próxima de fronteira marítima, considerando que as estratégias defensivas poderiam utilizar da contribuição aérea a partir das suas bases aéreas em terra, sem necessariamente expor um navio-aeródromo.⁴⁷⁹ Assim, a utilização de navios-aeródromo se enquadraria mais para as potências militares que compreendem as Marinhas enquanto instrumentos para a extensão de suas políticas de defesa para outras regiões. Conforme o almirante Flores, a atuação aeronaval continuava sendo importante para as intervenções militares ofensivas, ao salientar a inexistência, em determinadas situações, de bases aéreas disponíveis em terra convenientemente localizadas. E, para a formulação de uma estratégia defensiva, afirmou que os avanços tecnológicos em um contexto não muito distante permitiriam a substituição da aviação embarcada pelos mísseis nas ações de defesa/ataque.⁴⁸⁰

Diante destes contrapontos expostos, observou-se que a Marinha deveria operar uma variedade de meios aeronavais e que, de certa maneira, configurariam o poder naval brasileiro de forma balanceada. Deste modo, o patrulhamento naval passaria a ser visto como essencial para a garantia da proteção das águas jurisdicionais, desde que composto por navios com capacidade de maior permanência no mar e de desenvolver grandes velocidades. Neste sentido, compreendia-se que a presença de helicópteros a bordo dos navios da Esquadra ampliaria a capacidade de atuação destes navios. Considerou-se deste

⁴⁷⁸ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro: meados da década de 70 até os dias atuais*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002, p. 100-109.

⁴⁷⁹ Neste caso, citou o exemplo do navio-aeródromo argentino que foi mantido na base no decorrer da Guerra das Falklands/Malvinas, e que do contrário certamente seria um dos alvos preferenciais dos submarinos ingleses; destacando ainda o fato de os aviões argentinos terem operado bem voando das suas bases continentais. Ver: FLORES, Mario Cesar. *Reflexões estratégicas: repensando a defesa nacional*. São Paulo: Realizações, 2002, p. 51s.

⁴⁸⁰ FLORES, Mario Cesar. *Reflexões estratégicas: repensando a defesa nacional*. São Paulo: Realizações, 2002, p. 51s.

modo que “(...) a cooperação da aviação baseada em terra ou embarcada é absolutamente necessária, para orientar a patrulha naval para os alvos de interesse”.⁴⁸¹ E, com relação ao submarino:

“O submarino é a arma por excelência do fraco contra o forte. Sua capacidade de operar com discrição, isto é, sem ser facilmente detectado, torna-o adequado para o ataque ao tráfego marítimo e às forças inimigas; para observação; para o desembarque de pequenas forças em pontos estratégicos, seja para a realização de incursões, seja para a coleta de informações; para o lançamento de campos de minas, defensivos ou ofensivos. Sem dúvida, uma força de submarinos é um elemento indispensável ao poder naval brasileiro (VIDIGAL et al., 2006, p. 264).

De acordo com Armando Ferreira Vidigal, era incontestável que o desenvolvimento do submarino de propulsão nuclear e a criação da aviação naval brasileira configuravam as maiores aspirações das antigas e das novas gerações da Marinha do Brasil. Desta forma, a compra das aeronaves A-4 obteve o mérito de “recriar” a aviação naval brasileira, que havia sido limitada a operar apenas aeronaves de asa-rotativa (helicópteros) após a decisão do Presidente Castelo Branco. Para Armando Vidigal, a aceitação da Força Aérea Brasileira demonstrou o profissionalismo militar brasileiro. Inclusive, o almirante destacou aquilo que ele chamou de “consciência estratégica” por parte da Força Aérea Brasileira e sua disponibilidade em formar os aviadores navais de asa-fixa da Marinha brasileira. De maneira geral, por sua vez, o almirante Mauro Cesar pontuou que a solução do impasse se resolveu com argumentação técnica, direcionada para a importância de a Marinha obter apoio aéreo integrado à sua força naval. Inicialmente, pensou-se que as aeronaves de ataque A-4 poderiam ser operadas no navio-aeródromo *Minas Gerais* que se encontrava em processo final de modernização. A partir deste propósito, previu-se igualmente a aquisição de aeronaves de alerta aéreo antecipado dotadas de velocidade e autonomia adequada para tornar “completa e homogênea a Esquadra, [lançando assim] as bases para o ingresso no novo milênio”.⁴⁸²

De modo gradual, por vezes com alguma variação de ideias nas décadas anteriores, a visão de uma Marinha balanceada se tornou um referencial/modelo a ser

⁴⁸¹ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira *et al.* *Amazônia Azul: o mar que nos pertence*. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2006, p. 264.

⁴⁸² VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro: meados da década de 70 até os dias atuais*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002, p. 108.

alcançado. Na segunda metade dos anos de 1990, conforme apresentado no decorrer deste capítulo, tanto as produções ideacionais quanto o planejamento e as decisões de autoridades militares evidenciaram uma série de mudanças, em termos de pensamento naval e aquisição/desenvolvimento dos meios, para que a Marinha brasileira atingisse este propósito. A partir de então, os debates não decorreram no sentido de qual modelo de Marinha – antissubmarino ou não – deveria ser adotada, e com isso recorreu-se para as formas com que os meios navais da Marinha seriam adquiridos e/ou desenvolvidos. Previu-se assim a configuração de um poder naval baseado na matriz de pensamento elaborada nos anos de 1970. Com efeito, acentuou-se a importância do balanceamento das capacidades da Marinha brasileira para que conseguisse atuar em diferentes cenários. Neste sentido, afirma-se que a visão de uma Marinha nos moldes propostos nas décadas anteriores cristalizou-se, de maneira que não surgiram outras linhas de pensamento potencialmente dissonantes e que contrariassem a ideia de configuração de um poder naval balanceado para a Marinha do Brasil do século XXI.

Considerações finais

No Brasil, a autonomia dos militares em formular as políticas de defesa se manteve no período analisado correspondente aos anos de 1967 a 2008. Período este relativamente longo e caracterizado por uma série de mudanças político-econômicas tanto na esfera internacional quanto nos assuntos internos do país. No plano internacional, do contexto da Guerra Fria para os anos que inauguraram uma nova configuração do sistema internacional após o fim da URSS, uma série de debates surgiram com o propósito de apresentar qual deveria ser o papel das Forças Armadas naquela conjuntura. Com efeito, no caso brasileiro as mudanças político-econômicas foram incisivas, de um regime militar para o democrático e de um modelo de desenvolvimento econômico com forte participação do Estado para uma economia neoliberal, e que apresentaria limitações em promover o desenvolvimento tecnológico das Forças Armadas de maneira geral. A análise do pensamento naval brasileiro nestes distintos contextos político-econômicos oportunizou uma avaliação mais aprofundada sobre *como e o que* a Marinha brasileira produziu em termos de estratégia naval para o Brasil. Evidenciou-se neste sentido a autonomia dos militares em formular a estratégia naval brasileira não apenas durante o regime militar, mas também no processo de redemocratização do país. A estratégia naval brasileira ao ser reformulada, no recorte temporal analisado, apresentou consideráveis mudanças de percepção, especialmente, por conta da realização de novas avaliações que indicariam uma reconfiguração do poder naval brasileiro de modo que conseguisse acompanhar as mudanças e ameaças do cenário internacional.

Particularmente, a Marinha brasileira expressou de forma recorrente, principalmente entre as autoridades militares, o interesse de preservação da autonomia militar para a formulação da estratégia naval brasileira. Por outro lado, identificou-se um posicionamento favorável às transformações em termos de ampliação da indústria naval brasileira e de reconfiguração do poder naval brasileiro. Assim, na esfera doméstica, os militares resistiram ao estabelecimento do controle civil mesmo após o fim do regime militar conquanto que, na esfera internacional, procuraram anteceder os cenários estratégicos, transpondo assim as suas visões para aquele que deveria ser o papel da Marinha diante das mudanças conjunturais. Isso, de forma que fosse assegurada a importância da Marinha enquanto instrumento de poder do Estado brasileiro, pensamento este identificado em Alfred T. Mahan, e que para se concretizar deveria refletir

diretamente na ampliação das capacidades da Marinha para atender a agenda de política externa no Brasil.

Gradualmente, no período de 1967 a 2008, as mudanças de perspectiva, de uma Marinha antissubmarino para uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas, foram sustentadas a partir da ideia de que a Marinha brasileira não deveria correr os riscos de retroceder em sua formulação estratégica, visto que a *síndrome antissubmarino* passou a ser considerada superada no período pós-regime militar. Portanto, na medida em que os militares brasileiros conseguiram assegurar, por meio de seu insulamento burocrático, a autonomia no seu modo de pensar e agir, permitiu-se aos militares a capacidade de se antecipar em relação aos critérios que delimitariam aqueles que deveriam ser os principais projetos a serem desenvolvidos na Marinha brasileira. Este aspecto do pensamento naval brasileiro explica o próprio processo de cristalização da visão de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas. Assim, na Marinha brasileira a utilização desta nova matriz de pensamento naval deu-se de forma gradual. Matriz de pensamento inserida, em um primeiro momento, nos espaços de produção ideacional e que, apenas em um segundo momento, disseminou-se internamente nos espaços burocráticos institucionais, de formulação e de aprovação das diretrizes do pensamento político-estratégico da Marinha do Brasil.

Fato é que a hipótese inicial, de que a Marinha produziu uma nova matriz de pensamento para a reconfiguração do poder naval brasileiro, se confirmou, ao revelar a construção de um pensamento político-estratégico que previu a diversificação dos meios navais e a ampliação dos cenários de atuação da Marinha. E para isso, estabeleceu-se quase que de modo prioritário o fomento à indústria naval com o propósito de desenvolver as tecnologias necessárias para projetar e construir os meios navais e fluviais que viabilizariam a intensificação da presença da Marinha brasileira no Atlântico Sul, e também nos rios da Amazônia e Pantanal. Esta linha de pensamento industrializante permeou ao longo dos anos de 1967 a 2008, inclusive no período de crise econômica dos anos de 1980 e na consequente desaceleração dos projetos da Marinha nos anos de 1990. Neste sentido, por vezes, na década de 1990, as compras de oportunidade de embarcações usadas em boas condições supriram algumas lacunas, na medida em que a Marinha não conseguiria avançar nos projetos propostos e nas atividades realizadas nos estaleiros brasileiros e, principalmente, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. De modo geral, percebe-se que as limitações financeiras comprometeram sobremaneira as atividades

industriais do setor naval brasileiro que até aquele momento atendiam as demandas da Marinha do Brasil.

Assim, a presente tese evidenciou que a construção do pensamento naval brasileiro se trata de um complexo processo, que envolve uma série de espaços institucionais da Marinha em diferentes níveis. Ademais, estes diferentes níveis institucionais mantêm certa interação com os ambientes não formais de produções ideacionais não necessariamente vinculados/subordinados à hierarquia militar. Assim, a compreensão do processo de construção do pensamento naval brasileiro não pode se limitar apenas aos documentos oficiais que informam o pensamento político-estratégico da Marinha e os respectivos projetos navais que atendem e que orientam a atuação da Marinha brasileira. As ideias produzidas nestes diversos espaços, e que constataram os debates identificados com a configuração do poder naval brasileiro, foram fundamentais de modo que aprofundaram e, conseqüentemente, tornaram mais dinâmico este processo de construção do pensamento naval. Além disso, é importante salientar que na Marinha as mudanças em termos de linhas de pensamento predominantes tendem a ser lentas, especialmente, por se tratar de uma instituição estruturadas em diferentes e complexos espaços que, de forma simultânea, procuram atender as diversas demandas da Marinha brasileira.

Neste sentido, a teoria construtivista forneceu os componentes necessários para a análise da construção do pensamento naval brasileiro ao apresentar a importância das instituições e dos indivíduos inseridos nestas instituições e que, direta ou indiretamente, conduzem os processos de criação de novas ideias. As produções ideacionais promovem a circulação de ideias e intensificam os debates a respeito de um determinado assunto e/ou agenda a ser, ou não, implementada. No caso da Marinha, percebe-se certo dinamismo na circulação das ideias, em diferentes ambientes e de várias formas, através das instituições de ensino e formação do oficialato, que assim possibilitam uma maior ampliação das percepções em relação à uma determinada abordagem pertinente ao processo de configuração do poder naval brasileiro. Portanto, em termos de formulação da estratégia naval brasileira, entende-se que o Estado-Maior da Armada é quem conduz este processo ao realizar os estudos e produzir os documentos que servem de orientação para a atuação da Marinha. Contudo, para atender este propósito, antes estes estudos e documentos produzidos dependem diretamente da aprovação, ou não, de seus conteúdos,

por parte das autoridades militares na figura dos Ministros e/ou Comandantes da Marinha brasileira.

Formalmente as decisões partem das autoridades da Marinha, no entanto, é importante observar que as delimitações daquelas que seriam as necessidades da Marinha brasileira compõem um processo mais amplo, iniciado subjetivamente na formação dos oficiais-superiores e que se estende, posteriormente, para os oficiais-generais inseridos gradativamente na estrutura burocrática da Marinha. Estes oficiais-generais trazem consigo referenciais de suas experiências absorvidas nos ambientes que atuaram no decorrer de suas carreiras, e assim, a partir destas experiências, baseiam suas prioridades para a Marinha. Por esta razão, a Escola de Guerra Naval desempenha papel central na construção do pensamento naval brasileiro na medida em que promove o processo formativo dos oficiais-superiores, e também proporciona um espaço para que as ideias produzidas possam repercutir de maneira mais ampla. Por exemplo, de certa forma, as palestras proferidas por autoridades militares na Escola de Guerra Naval expressam o pensamento naval predominante de um respectivo período/contexto. Ademais, a publicação das monografias e dos estudos realizados pelos alunos-oficiais matriculados, e que frequentam os cursos oferecidos naquela instituição, compreendem este processo de construção do pensamento naval brasileiro. A Escola de Guerra Naval, mesmo que subordinada ao Estado-Maior da Armada e ao atender os estudos sugeridos pelo Conselho do Almirantado e/ou delimitados pelo Ministro/Comandante da Marinha, estimula o surgimento de novas linhas de pensamento. Neste caso, o melhor exemplo a ser mencionado, trata-se da incipiente ideia produzida dentro da Escola de Guerra Naval nos anos de 1970, que se tornaria em poucas décadas na nova matriz do pensamento naval brasileiro e que, ao ser reproduzida, consolidou na Marinha brasileira a concepção de um poder naval balanceado com capacidades diversificadas.

Esta nova matriz do pensamento naval brasileiro é indissociável aos militares Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores, tanto que possivelmente sem as produções ideacionais destes dois pensadores militares a ideia de uma Marinha balanceada talvez não teria alcançado a mesma dimensão. As publicações de artigos em revistas e os livros de Vidigal e de Flores, bem como as suas palestras proferidas na Escola de Guerra Naval foram fundamentais para que esta matriz de pensamento se difundisse. Desta forma, os diferentes espaços de circulação de ideias dentro da Marinha permitiram a sedimentação desta nova matriz de pensamento, e neste caso as revistas militares

especializadas contribuíram significativamente para que a ideia de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas se tornasse um modelo de Marinha a ser alcançada. Assim, ao consultar as principais revistas militares especializadas – a *Revista Marítima Brasileira*, a *Revista do Clube Naval*, a *Revista da Escola de Guerra Naval* e a revista *A Defesa Nacional* – é possível identificar a publicação e circulação de um conjunto de ideias que serviram de subsídio para a construção do pensamento naval brasileiro.

Evidentemente que os artigos publicados nos periódicos militares procuraram promover os mais diversos debates sobre o poder naval brasileiro em situações que os seus autores, nas muitas vezes, apresentaram uma fração do que seria, ou daquilo que deveria ser, a Marinha do Brasil. Entretanto, percebe-se na variedade das abordagens e temáticas debatidas certa complementariedade dos argumentos ao ser analisada sob um olhar mais amplo e afastado da proposta dos autores em seus respectivos artigos publicados. A complementariedade argumentativa dos artigos publicados nas revistas militares é encontrada no conteúdo destes mesmos, inseridos em uma perceptiva alicerçada na ampla ideia de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas. Em outras palavras, ao mesmo tempo que um conjunto de artigos discute aqueles que deveriam ser os cenários de atuação da Marinha brasileira, outros artigos debatem os meios navais que deveriam ser desenvolvidos e/ou empregados pela Marinha brasileira. Desta forma, estabeleceu-se uma complementariedade entre os debates preocupados com os cenários de atuação do poder naval brasileiro com aqueles que indicavam as capacidades a serem desenvolvidas e que deveriam configurar este mesmo poder naval. Este aspecto do pensamento naval brasileiro tornou-se factível por conta da nova matriz de pensamento naval apresentada nos anos de 1970 e que serviria, cada vez mais, de referência nos diversos espaços institucionais da Marinha brasileira. Do contrário, a ideia de uma Marinha configurada apenas para a guerra antissubmarino poderia ter se estendido para outras futuras gerações de oficiais-superiores e oficiais-generais, e que de outra maneira não absorveriam as ideias propostas e que tornaram os militares Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores nos dois principais expoentes do pensamento naval brasileiro, sobretudo, dos anos finais da Guerra Fria até as primeiras décadas do século XXI.

Em linhas gerais, a autonomia dos militares na formulação de seu próprio pensamento político-estratégico, no período analisado, confirmou também o elevado

nível de insulamento da burocracia militar. Realidade esta que permitiu uma avaliação das linhas de pensamento que orientaram a atuação da Marinha brasileira tanto na formulação de sua estratégia quanto na definição de quais seriam os principais projetos navais a serem desenvolvidos. Aspecto do processo de construção do pensamento naval brasileiro que assim permitiu a identificação interna dos fatores-chave que gerariam as mudanças de linha de pensamento, de uma Marinha preocupada especialmente com a guerra antissubmarino para uma Marinha balanceada em suas capacidades. Este longo processo, de mudanças nas linhas de pensamento, fez com que o recorte temporal analisado fosse relativamente amplo de 1967 até 2008. De outra forma, não seria possível compreender o processo de construção do pensamento naval em sua totalidade utilizando-se somente dos argumentos iniciais da tese, que indicaram o surgimento de um pensamento autonomista apoiado na ideia do desenvolvimento tecnológico da Marinha e reestruturação da capacidade industrial do setor naval. Fato é que na Marinha brasileira, entre os anos finais de 1960 e início da década de 1970, a não dependência de material militar do exterior serviu de diretiva para o desenvolvimento dos meios navais a serem empregados pela Marinha.

Assim, o Plano Diretor de 1967 tornou-se um referencial ao apresentar as diretrizes que iriam orientar o pensamento da Marinha brasileira nas décadas seguintes. Orientação esta que se irradiou internamente nos diversos espaços institucionais da Marinha, não limitando-se apenas ao Estado-Maior da Armada, ao ser introduzida nos componentes curriculares das instituições de ensino e formação das novas gerações de oficiais. Destaque para os oficiais-superiores Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores que, inseridos na Escola de Guerra Naval nos anos de 1970, absorveram esta concepção autonomista e que, baseando-se nela, sustentaram as suas insatisfações com a forma com que os Estados Unidos estavam atendendo as demandas da Marinha brasileira, principalmente, em termos de fornecimento de embarcações e de armamentos modernos. Neste sentido, a construção do pensamento naval brasileiro, especialmente entre os anos de 1970 e 1980, beneficiou-se de duas linhas de pensamento que gradualmente se tornariam complementares e promoveriam esta nova matriz de pensamento de tal modo que, posteriormente, permitiria atravessar o contexto das limitantes restrições orçamentárias da década de 1990. Por outro lado, é importante lembrar que até o final da década de 1970, o pensamento autonomista identificado com a proposta de desenvolver a indústria naval brasileira, por meio da absorção de tecnologias avançadas de

fornecedores europeus, previa naquele contexto o desenvolvimento de meios navais direcionados para atender uma hipotética guerra antissubmarino contra a União Soviética. Nos espaços institucionais da Marinha brasileira na década de 1970, a ideia de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas ainda não era uma linha de pensamento alternativa e não significou mais do que uma proposta para a reconfiguração do poder naval brasileiro. Portanto, a ideia de uma Marinha balanceada era basicamente inexistente no início dos anos de 1970 e, conseqüentemente, não influenciou na forma com que a Marinha pensou a composição de seu poder naval naquele período.

Com isso, compreende-se que o pensamento autonomista dentro da Marinha brasileira é anterior à ideia de uma Marinha balanceada. A conjugação do pensamento autonomista industrializante com a proposta de uma Marinha com capacidades diversificadas aconteceria somente a partir do início dos anos de 1980. Entre os anos de 1967 a 1981, o pensamento político-estratégico da Marinha brasileira concentrou maior atenção na incerteza de uma guerra antissubmarino enquanto que a ideia de autonomia era difundida entre os oficiais da Marinha. Deste modo, entre os anos de 1970 a 1981, a proposta de uma Marinha balanceada e que deveria ter capacidades para atuar em diferentes cenários tratava-se de uma linha de pensamento incipiente. Neste processo, os debates aumentaram consideravelmente na medida em que a Guerra das Falklands/Malvinas evidenciou as limitações da Marinha brasileira em termos de capacidades operacionais. Por conta disso, a Guerra das Falklands/Malvinas contribuiu para que a ideia de uma Marinha balanceada se disseminasse com maior intensidade nos espaços institucionais da Marinha brasileira. Ademais, os oficiais-superiores identificados com a proposta de um poder naval balanceado ao serem promovidos para oficiais-generais, nos anos de 1980, passariam a exercer maior influência nos espaços de formulação da estratégia naval brasileira. Desta maneira, as ideias que começaram a circular nos espaços de produção ideacional da Marinha brasileira nos anos de 1970, e que previam um poder naval balanceado, seriam absorvidas lentamente pela estrutura burocrática da Marinha somente a partir dos anos de 1980. A partir da década de 1980, iniciou-se uma série de mudanças no pensamento naval brasileiro de forma que as ideias anteriormente sistematizadas se tornariam naquela que seria a visão predominante nas décadas seguintes, propriamente de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas. Tanto é que a Estratégia Nacional de Defesa de 2008 confirma a cristalização desta visão de Marinha balanceada, considerando que o documento informa

aquelas que deveriam ser as áreas de atuação do poder naval brasileiro, bem como os meios navais e aeronavais a serem adquiridos e/ou desenvolvidos para a Marinha do Brasil.

De modo geral, a partir dos anos de 1990 o tipo de Marinha a ser configurada, para a guerra antissubmarino ou não, deixou de ser discutida. As principais autoridades da Marinha procuraram então priorizar os meios navais e aeronavais que deveriam ser adquiridos e/ou desenvolvidos para que a Marinha brasileira se tornasse de fato uma Marinha balanceada. Inclusive, este elemento do pensamento naval brasileiro explica parte da desaceleração dos projetos prioritários da Marinha no contexto de crise do modelo de desenvolvimento brasileiro nos anos de 1980/1990. Tratando-se do Programa Nuclear na Marinha, por exemplo, os desentendimentos internos com relação ao seu prosseguimento, ou não, aconteceram dentro desta ideia de balanceamento das capacidades, no sentido de que o submarino de propulsão nuclear brasileiro deixaria de ser a razão de ser da Marinha. Algo que aconteceu em 1992, após Mario Cesar Flores ter saído do Ministério da Marinha. Isso fez com que a arma submarina se tornasse uma das capacidades a serem aprimoradas, sem que outras deixassem de ser atendidas, a exemplo: da corveta da Classe *Barroso*, a compra das aeronaves *A-4 Skyhawks* e também a própria aquisição do navio-aeródromo *São Paulo*. A conjugação das linhas de pensamento autonomista com a de balanceamento do poder naval brasileiro fizeram com que este modelo de Marinha se tornasse um parâmetro para a configuração da Marinha brasileira. E assim, influenciaria no planejamento político-estratégico da Marinha e consequentemente na delimitação dos cenários de atuação do poder naval brasileiro. Neste sentido, as mudanças de percepção foram profundas: de uma Marinha litorânea antissubmarino para uma Marinha que previa a aprimoramento de capacidades para atuar nas águas oceânicas do Atlântico Sul e também nos principais rios das regiões da Amazônia e Pantanal.

No caso da Marinha do Brasil, é importante observar que a formulação da estratégia naval brasileira esteve associada à um ciclo de desenvolvimento tecnológico iniciado com as fragatas da Classe *Niterói* e que se encerraria com a entrega da corveta da Classe *Barroso*. Este ciclo evidenciou a influência do fator tecnológico no processo de construção do pensamento naval brasileiro. Na medida em que o pensamento político-estratégico se associou ao desenvolvimento tecnológico na Marinha, o balanceamento das capacidades do poder naval brasileiro serviu de parâmetro para a definição dos meios a

serem adquiridos e/ou desenvolvidos, desde que inseridos nesta nova matriz de pensamento. Matriz de pensamento que, apesar de formulada e apresentada por Armando Ferreira Vidigal e Mario Cesar Flores nos anos de 1970, refletiu na diversificação das capacidades da Marinha somente na década seguinte a partir da construção dos submarinos da Classe *Tupi*. A diversificação das capacidades da Marinha brasileira iniciou com a construção dos submarinos de ataque da Classe *Tupi*. E isso explica o aspecto prioritário que se estabeleceu naquela década a respeito do desenvolvimento da arma submarina, tanto de propulsão convencional diesel-elétrico quanto de propulsão nuclear. No plano ideacional, entre os anos de 1982 a 1992, o desenvolvimento da arma submarina fortaleceu sobremaneira a agenda autonomista industrializante da Marinha brasileira. Este fator tornou-se determinante para a conjugação das linhas de pensamento autonomista com a ideia de balanceamento das capacidades da Marinha iniciado com a construção dos submarinos convencionais da Classe *Tupi*. Neste sentido, embora as fragatas da Classe *Niterói* tenham proporcionado um importante salto tecnológico para a Marinha brasileira nos anos de 1970, estas embarcações não corresponderam de imediato à ideia de um poder naval balanceado. Entende-se com isso que as fragatas da Classe *Niterói* foram encomendadas, e posteriormente construídas, em um contexto que a preparação para a guerra antissubmarino ainda orientava a configuração dos meios a serem empregados pela Marinha do Brasil.

Assim, a consolidação da linha de pensamento naval identificada com o balanceamento das capacidades da Marinha brasileira, nos anos de 1995 a 2008, aconteceria em uma conjuntura pouco favorável, no sentido de que os projetos navais passariam por um agudo processo de desaceleração de suas atividades. Neste caso, a Marinha brasileira teve que se adaptar às restrições orçamentárias, e a desaceleração dos principais projetos navais tornou-se a única alternativa para que não se abandonasse a proposta de um poder naval balanceado. Deste modo, as compras de oportunidades atenderam momentaneamente as carências da Marinha em termos de embarcações adequadas e que servissem para a ampliação dos cenários de atuação da Marinha brasileira. O fato é que, apesar das limitações financeiras, preservou-se o pensamento autonomista de maneira que esta linha de pensamento informaria os projetos listados na Estratégia Nacional de Defesa de 2008. Ademais, a END-2008 não apenas evidenciou a cristalização da visão de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas, como também acomodou os posicionamentos internos adversos na Marinha com relação ao

Ministério da Defesa. Até o ano de 2006, conforme algumas das principais autoridades militares, o Ministério da Defesa não estaria atendendo as demandas da Marinha em termos de alocação de recursos financeiros para o desenvolvimento tecnológico do setor naval de maneira geral. Na medida em que a END-2008 indica maiores preocupações por parte do governo com o aumento de investimentos no setor da defesa, os militares autonomistas que previam uma Marinha balanceada sentiram-se atendidos e, conseqüentemente, não mais apresentariam posicionamentos contrários ao processo de institucionalização/profissionalização do Ministério da Defesa.

No que diz respeito ao pensamento político-estratégico e de estrutura de força, a proposta de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas aproximou-se das concepções teóricas de Julian S. Corbett e de Raoul V. Castex. A teoria de *concentração e dispersão das forças navais* de Corbett e a teoria da *manobra estratégica* em cenários de conflito naval de Castex apresentam uma série de elementos que condizem com a realidade da Marinha brasileira e sua atuação, especialmente, no Atlântico Sul. A configuração de um poder naval balanceado prevê tanto a concentração e dispersão dos meios navais em determinadas ocasiões quanto a manobra estratégica destes meios, conforme as circunstâncias, diante de uma Marinha com maiores capacidades ofensivas. Assim, a formatação de uma Esquadra composta por um navio-aeródromo com aeronaves de asa-fixa embarcada, escoltada por fragatas e corvetas e também por submarinos, proporciona uma capacidade singular para o controle de área marítima e para a projeção de poder em situações favoráveis. A assimilação dos conceitos de dispersão dos meios, acompanhada por movimentos de manobra e uma posterior concentração dos meios navais, prevendo um oportuno ataque, atendem a estratégia da Marinha brasileira para a sua atuação no Atlântico Sul. Desta forma, um moderno navio-aeródromo, com aviação de asa-fixa embarcada, proporcionaria capacidade única para o controle do espaço aéreo correspondente à uma determinada área marítima a ser controlada. Do contrário, a não disponibilidade de aeronaves de asa-fixa embarcadas, com capacidade de interceptação adiantada, tornaria vulnerável a Esquadra brasileira, principalmente, nas áreas marítimas distantes das bases aéreas instaladas em território brasileiro, por mais que estas bases estivessem próximas do litoral.

Esta ideia faz com que os submarinos atuem em localizações avançadas na negação do uso do mar em áreas predeterminadas, não necessariamente situadas em território marítimo brasileiro. No caso da Esquadra brasileira, os submarinos de ataque

adicionam uma capacidade ofensiva avançada, e neste sentido o submarino de propulsão nuclear em estágio de desenvolvimento poderia proporcionar maior velocidade e mobilidade em águas oceânicas. Em outras palavras, quanto mais moderno for um submarino, em sua propulsão e nas suas contramedidas eletrônicas de não detecção inimiga, maior será a capacidade desta embarcação para interceptar eventuais ameaças fora do território marítimo brasileiro e, conseqüentemente, poderá proporcionar uma maior proteção para a Esquadra brasileira contra uma Marinha de maior poder ofensivo. Por sua vez, as modernas fragatas da Classe *Tamandaré*, armadas com mísseis e sistemas de armas automatizados, assim que finalizadas tendem a fornecer o poder ofensivo necessário contra embarcações e aeronaves que ameacem a Esquadra, ou então, que comprometam o controle de uma determinada área marítima. Neste caso, a nova matriz de pensamento naval, ancorada na ideia de uma Marinha balanceada, deve ser compreendida a partir de uma perspectiva que prevê a combinação de uma variedade de meios navais e aeronavais. Meios estes que com o tempo podem ser ampliados em quantidade, compostos basicamente por: um navio-aeródromo, aviação de asa-fixa embarcada, fragatas e corvetas armadas com mísseis, submarinos de ataque com propulsão convencional e nuclear, e embarcações para apoio logístico e transporte/desembarque de tropas. Cristaliza-se neste sentido a ideia de que a conjugação destes meios ampliaria consideravelmente a capacidade de atuação da Marinha brasileira e que, do contrário, a não disponibilidade de um destes meios e capacidades poderia implicar no comprometimento dos demais meios, tornando-os assim demasiadamente vulneráveis – por exemplo, no controle do espaço aéreo correspondente à determinada área marítima que é tão necessário quanto o controle daquela mesma área marítima.

É importante destacar que embora a ideia de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas tenha se irradiado nos diversos espaços institucionais da Marinha brasileira, cristalizando-se enquanto modelo de Marinha a ser alcançada, as limitações financeiras e os atrasos nos projetos em desenvolvimento não proporcionaram a configuração de um poder naval tal qual idealizado. Com isso, afirma-se que a configuração do poder naval brasileiro na perspectiva de uma Marinha balanceada não se concretizou por completo. Neste caso, basta identificar as constantes insatisfações das autoridades militares que não se sentiram atendidas por parte dos investimentos financeiros governamentais, considerados até então insuficientes para que a Marinha obtivesse os meios correspondentes para a diversificação de suas capacidades. Deste

modo, referindo-se à ideia de uma Marinha balanceada, compreende-se que esta sustentou e de certa maneira continua sustentando os critérios utilizados para a escolha dos meios que deveriam configurar o poder naval brasileiro. Para tanto, percebe-se na Marinha brasileira, que as políticas de desenvolvimento continuaram direcionando seus esforços de forma que se alcance o modelo de Marinha balanceada. Modelo este de Marinha, inicialmente assimilado no plano nas produções ideacionais e que, por meio dos programas navais publicados após o ano de 2008, pode ser atualmente identificado no planejamento da Marinha brasileira.

Por fim, entende-se que a presente tese apresentou uma dimensão teórica do pensamento naval brasileiro e também proporcionou um modelo de análise que explica as tomadas de decisão da Marinha do Brasil, em relação aos meios navais e aeronavais que deveriam ser adquiridos e/ou desenvolvidos para a configuração do poder naval brasileiro. A partir da formulação e reprodução da matriz de pensamento de uma Marinha balanceada com capacidades diversificadas, é possível compreender de modo preciso os programas navais listados na última versão atualizada da Política Nacional de Defesa (PND) e da Estratégia Nacional de Defesa (END).⁴⁸³ Com efeito, utilizando-se desta matriz de pensamento a Marinha brasileira conduz os seus principais programas navais, bem como estabelece e justifica as áreas de atuação do poder naval brasileiro. Neste sentido, o propósito é ampliar as suas capacidades para que consiga operar em águas oceânicas, litorâneas e fluviais, com a *Amazônia Azul* consistindo atualmente na área prioritária de atuação da Marinha brasileira. Ademais, estes elementos do pensamento naval brasileiro apontam para a necessidade de novas pesquisas acadêmicas que confirmem, ou não, a permanência da ideia de uma Marinha balanceada para as próximas décadas.⁴⁸⁴ De toda forma, esta matriz de pensamento revela certa flexibilidade e favorável adaptação para as mudanças tecnológicas e novas formas de se fazer a guerra no mar em futuros cenários, ao evidenciar que a tendência da Marinha brasileira indica

⁴⁸³ As últimas versões atualizadas da PND e da END foram encaminhadas, em 22 de julho de 2020, para a apreciação do Congresso Nacional e encontram-se disponível no site do Ministério da Defesa. Ver: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/estrategia-nacional-de-defesa. Último acesso em 26 de janeiro de 2024.

⁴⁸⁴ O conteúdo do Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040) reforça esta tendência em termos de formulação do pensamento político-estratégico da Marinha do Brasil e a delimitação de seus principais programas navais a serem desenvolvidos entre os anos de 2020 a 2040. Ver: MARINHA DO BRASIL. *Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)*. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada, Brasília-DF: 2020. Versão digital em: <https://www.marinha.mil.br/pem2040>. Último acesso em 26 de janeiro de 2024.

uma recorrente disposição para que se consiga alcançar a configuração de um poder naval balanceado no decorrer do século XXI.

Referências bibliográficas

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de; MOREIRA, William de Souza (Orgs.). *Estudos Marítimos: visões e abordagens*. São Paulo: Humanitas, 2019b.

BOOTH, Ken. *Navies and foreign policy*. New York: Routledge / Taylor & Francis Group, 2014.

BRASIL. [Constituição (1988)]. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, DF: Presidente da República, [2016].

BRASIL. *Política de Defesa Nacional*. Presidência da República, Governo Fernando Henrique Cardoso, Brasília, 1996.

BRASIL. Decreto nº 5.384, de 30 de junho de 2005. Aprova a *Política de Defesa Nacional* e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 1 jul. 2005, seção 1, p. 5.

BRASIL. *Estratégia Nacional de Defesa: Paz e Segurança para o Brasil*. 2ª ed. República Federativa do Brasil. Ministério da Defesa, dezembro de 2008.

BRASIL. *Livro Branco de Defesa Nacional*. Ministério da Defesa, Brasília-DF: 2020.

BRICK, Eduardo Siqueira; NOGUEIRA, Wilson Soares Ferreira. *A estratégia naval brasileira e o desenvolvimento da Base Logística de Defesa*. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v.23 n.1, p. 13-44. jan./abr. 2017.

BUZAN, Barry & HANSEN, Lene. *The evolution of international security studies*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009.

BUZAN, Barry & WAEVER, Ole. *Regions and power: the structure of international security*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

CARDOSO, Fernando Henrique; FALETTO, Enzo. *Dependência e desenvolvimento na América Latina: ensaio de interpretação sociológica*. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

CARVALHO, Gustavo de Lemos Campos. *O mar territorial brasileiro de 200 milhas: estratégia e soberania, 1970-1982*. Revista Brasileira de Política Internacional, 42 (1). Jun. 1999, p. 110-126.

CASTEX, Raoul. *Strategic Theories*. Volume II. Newport: Naval War College, April 1939.

CASTRO, Celso; D'ARAUJO, Maria Celina (Orgs.). *Militares e política na Nova República*. Rio de Janeiro: FGV, 2001.

CERVO, Amado Luiz (Org.). *O desafio internacional: a política exterior do Brasil de 1930 a nossos dias*. Brasília: UnB Editora, 1994.

CERVO, Amado Luiz. *Política exterior e relações internacionais do Brasil: enfoque paradigmático*. Brasília: Revista Brasileira de Política Internacional, v. 46, n. 2, p. 05-25, 2003)

CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. *História da política exterior do Brasil*. 3ª ed. Brasília: UnB Editora, 2008.

CLAUSEWITZ, Carl von. *Da guerra*. 3ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

COHEN, Eliot. *Technology and warfare*. In: BAYLIS, John; WIRTZ, James; COHEN, Eliot; GRAY, Colin S. (Orgs.). *Strategy in the contemporary world*. An introduction to Strategic Studies. Oxford University Press, 2002, p. 235-253.

CORBETT, Julian Stafford. *Some principles of maritime strategy*. London: Longmans, Green and Co., 1918.

CORRÊA, Fernanda das Graças. *O projeto do submarino de propulsão nuclear na visão de seus protagonistas: uma análise histórica de Geisel a Lula (1974-2009)*. Dissertação de Mestrado em História. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2009.

CORRÊA, Fernanda das Graças. *O projeto do submarino nuclear brasileiro: uma história de ciência, tecnologia e soberania*. Rio de Janeiro: Capax Dei, 2010.

CRAIG, Gordon A. *O líder político como estrategista*. In: PARET, Peter (Org.). *Construtores da estratégia moderna*. De Maquiavel à Era Nuclear. Tomo 2. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2003.

D'ARAÚJO, Maria Celina. *Militares, democracia e desenvolvimento: Brasil e América do Sul*. Rio de Janeiro: FGV, 2010.

DAVIS, Sonny B. *A brotherhood of arms: Brazil-United States military relations (1945-1977)*. Colorado: University Press of Colorado, 1996.

DAVIS, Sonny B. Brazil-United States relations in early post-World War II era. *Revista Diálogos*. Revista do Departamento de História da Universidade Estadual de Maringá. N. 6, 2004.

CHIRIO, Maud. *A política nos quartéis*. Revoltas e protestos de oficiais na ditadura militar brasileira. Rio de Janeiro: Zahar, 2012.

DOMINGOS NETO, Manuel (Org.). *O militar e a ciência no Brasil*. Rio de Janeiro: Gramma, 2010.

EVANS, Peter B. *Autonomia e parceria: Estados e transformação industrial*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2004.

FERREIRA, Oliveiros S. *Forças Armadas para quê?* São Paulo: GRD, 1988.

FINNEMORE, Martha. *National interests in international society*. Ithaca: Cornell University Press, 1996a.

FINNEMORE, Martha. *Norms, culture, and world politics: insights from sociology's institutionalism*. *International Organization* / Volume 50 / Issue 02 / March 1996b, pp. 325-347.

FINNEMORE, Martha; SIKKINK, Kathryn. *Taking stock*. The constructivist research program in international relations and comparative politics. *Annual Review of Political Science*, 2001.

FLORES, Mario Cesar. *Panorama do poder marítimo brasileiro*. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 1972.

FLORES, Mario Cesar. *Bases para uma política militar*. Campinas: UNICAMP, 1992.

FLORES, Mario Cesar. *Reflexões estratégicas: repensando a defesa nacional*. São Paulo: Realizações, 2002.

FUCCILLE, Luís Alexandre. *Democracia e questão militar: a criação do Ministério da Defesa no Brasil*. Tese de doutorado. Universidade Estadual de Campinas, 2006.

GOLDSTEIN, Judith; KEOHANE, Robert O. (Orgs.). *Ideas and foreign policy*. Beliefs, institutions, and political change. Ithaca and London: Cornell University Press, 1993.

GRAY, Colin S. *Strategy and politics*. London and New York: Routledge, 2016.

GUPTA, Amit. *Building an Arsenal: the evolution of Regional Power Structures*. Westport: Praeger publishers, 1997.

HOBBS, Thomas de Malmesbury. *Leviatã: matéria, forma e poder de um Estado eclesiástico e civil*. São Paulo: Nova Cultural, 1997.

HUNTER, Wendy. *Reason, culture, or structure? Assessing civil-military dynamics in Brazil*. In: PION-BERLIN, David (Edited). *Civil-military relations: new analytical perspectives*. Chapel Hill and London: The University of North Carolina Press, 2001, p. 36-58.

HUNTINGTON, Samuel P. *O soldado e o Estado: teoria e política das relações entre civis e militares*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 2016.

HURREL, Andrew James. *The quest for autonomy: the evolution of Brazil's role in the international system, 1964-1985*. Brasília: FUNAG, 2013.

LEGRO, Jeffrey. Whence american internationalism. *International Organization*, Vol. 54, no. 2 (spring, 2000), pp. 253-289.

LEGRO, Jeffrey. *The transformation of policy ideas*. *American Journal of Political Science*, Vol. 44, No. 3, July 2000, Pp. 419-432.

JANE'S FIGHTING SHIPS 1968-69. Edited by Raymond V. B. Blackman. Sampson Low, Marston & Co., Ltd. Brazil, p. 22-28.

JANE'S FIGHTING SHIPS 1981-82. Edited by Captain John E. More. Jane's Yearbooks, London/England. Brazil, p. 57-66.

JANE'S FIGHTING SHIPS 1993-94. Edited by Captain Richard Sharpe. Jane's Information Group Limited, UK. Brazil, p. 53-68.

JANE'S FIGHTING SHIPS 1999-2000. Edited by Captain Richard Sharpe. Jane's Information Group Limited, UK. Brazil, p. 54-71.

JAGUARIBE, Helio. *Dependencia y autonomía en América Latina*. In: JAGUARIBE, H.; FERRER, A.; WIONCZEK, M.; SANTOS, T. dos. *La dependencia político-económica de América Latina*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno, 1973, pp. 1- 85.

JAGUARIBE, Helio. *Autonomía periférica y hegemonía céntrica*. *Estudios Internacionales*, n. 49, abr.-jun. 1979, pp. 91-130.

JENSEN, Benjamin M. *Forging the sword*. Doctrinal change in the U.S. Army. California: Stanford University Press, 2016.

KLEIN, Natalie. *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford Monographs in International Law. Access: Universiteit Leiden, may 2011.

LE MIÈRE, Christian. *Maritime Diplomacy in the 21st Century*. Oxon / New York: Routledge, 2014.

LIMA, Maria Regina Soares; HIRST, Monica. *Brasil como país intermediário e poder regional*. In: HURREL, Andrew. *Os Brics e a ordem global*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009, p. 43-73.

MAHAN, Alfred Thayer. *The influence of Sea Power upon History 1660-1783*. Boston: Little, Brown and Co., 1890.

MARINHA DO BRASIL. *Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)*. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada, Brasília-DF: 2020.

MARTINS FILHO, João Roberto. *A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910: tecnologia, forças armadas e política*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

MARTINS FILHO, João Roberto. *O projeto do submarino nuclear brasileiro*. CONTEXTO INTERNACIONAL - vol. 33, n. 2, julho/dezembro 2011.

MARTINS FILHO, João Roberto. *Visões civis sobre o submarino nuclear brasileiro*. *Revista Brasileira de Ciências Sociais (RBCS)* Vol. 29 nº 85 junho/2014.

MARTINS FILHO, João Roberto. *Relações navais entre Brasil e Reino Unido durante a Guerra Fria: o caso da aquisição das Fragatas Vosper*. Austral: *Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais*. v.4, n.7, Jan./Jun. 2015, p. 73-103.

MARTINS FILHO, João Roberto. *A palácio e a caserna. A dinâmica militar das crises políticas na ditadura (1964-1969)*. São Paulo: Alameda, 2019.

MEDEIROS, Marcelo de Almeida; VILLA, Rafael Duarte; LIMA, Marcos Costa; REIS, Rossana Rocha (Org.). *Clássicos das relações internacionais*. São Paulo: HUCITEC Editora, 2010.

MOREIRA, William de Souza. *O Atlântico Sul: segurança, Defesa e desafios tecnológicos*. In: WINAND, Érica C. A.; RODRIGUES, Thiago; AGUIAR, Sérgio (Orgs.). *Defesa e Segurança do Atlântico Sul (VIII ENABED)*. São Cristóvão: Editora UFS, 2016, p. 21-31.

NUNN, Frederick. *Effects of European Military Training in Latin American: the origins and nature of professional militarism in Argentina, Brazil, Chile, and Peru, 1890-1940*. *Military Affairs*, Vol. 39. No. 1 (Fev., 1975).

OLIVEIRA, Eliezer Rizzo de. *Conflitos militares e decisões políticas sob a presidência do general Geisel (1974-1979)*. In: ROUQUIÉ, Alain (Org.). *Os partidos militares no Brasil*. Rio de Janeiro: Record, 1980.

OLIVEIRA, Eliézer Rizzo de. *De Geisel a Collor. Forças Armadas, transição e democracia*. Campinas: Papyrus, 1994.

OLIVEIRA, Eliézer Rizzo de. *A Estratégia Nacional de Defesa e a reorganização e transformação das Forças Armadas*. *Revista Interesse Nacional – abril/junho 2009*, p. 71-83.

PARET, Peter (Org.). *Construtores da estratégia moderna. De Maquiavel à Era Nuclear*. Tomo 2. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2003.

PECEQUILO, Cristina Soreanu. *Brasil e Estados Unidos: um enfoque contemporâneo das relações bilaterais (1990-2011)*. In: LESSA, Antônio Carlos; OLIVEIRA, Henrique Altermani de. (Org.). *Parcerias estratégicas do Brasil: os significados e as experiências tradicionais*. Vol. 1. Belo Horizonte: Fino Traço, 2013, p. 69-90.

POZEN, Barry R. *The sources of military doctrine: France, Britain, and Germany between the world wars*. Ithaca and London: Cornell University Press: 1986.

REZENDE, Lucas Pereira. *Sobe e desce: explicando a cooperação em Defesa na América do Sul*. Brasília: UnB Editora, 2015.

RIZZI, Kamilla R. *Brasil e Palop no Atlântico Sul: cooperação para o desenvolvimento, política e Defesa (1974-2014)*. In: WINAND, Érica C. A.; RODRIGUES, Thiago; AGUIAR, Sérgio (Orgs.). *Defesa e Segurança do Atlântico Sul (VIII ENABED)*. São Cristóvão: Editora UFS, 2016, p. 50-62.

SALLUM JR., Brasílio. *O impeachment de Fernando Collor: sociologia de uma crise*. São Paulo: Editora 34, 2015.

SANTOS, Murilo. *O caminho da profissionalização das Forças Armadas*. Rio de Janeiro: Editora do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1991.

SARAIVA, Miriam Gomes. *As estratégias de cooperação Sul-Sul nos marcos da política externa brasileira de 1993-2007*. Rev. Bras. Polít. Int. 50 (2): 42-59 [2007].

SARAIVA, Miriam Gomes. *Balanço da política externa de Dilma Rousseff: perspectivas futuras? Relações Internacionais*, Lisboa, n. 44, dez. 2014.

SILVA, André Luiz da. *Segurança e desenvolvimento na projeção internacional do Brasil (2003-2013)*. In: ARTURI, Carlos Schmidt (Org.). Políticas de defesa, inteligência e segurança. Porto Alegre: UFRGS/CEGOV, 2014, p. 66-83.

SILVA, André Luiz da. *Geometria variável e parcerias estratégicas: a diplomacia multidimensional do Governo Lula (2003-2010)*. *Contexto Internacional*, 37 (1), 143-184. 2015.

SILVA, André Luiz Reis; SVARTMAN, Eduardo Munhoz (Orgs.). *Política externa brasileira durante o regime militar (1964-1985)*. Curitiba: Juruá, 2014.

SKOCPOL, Theda. *Bringing the State Back In: Strategies of Analysis in Current Research*. In: EVANS, P. B.; RUESCHEMEYER, D.; SKOCPOL, T. (Ed.) *Bringing the State Back In*. New York: Cambridge: Cambridge University Press, 1985, pp. 3-43.

SPELLER, Ian. *Understanding Naval Warfare*. Oxon / New York: Routledge, 2014.

STEPAN, Alfred. *Os militares na política: as mudanças de padrões na vida brasileira*. Rio de Janeiro: Artenova, 1975.

STEPAN, Alfred C. *Os militares: da abertura à Nova República*. 4ª Edição. São Paulo: Paz e Terra, 1987.

SVARTMAN, Eduardo Munhoz. *Brazil-United States Military Relations during the Cold War: Political Dynamic and Arms Transfers*. *Brazilian Political Science Review (BPSR)* (2011) 5 (2), 75-93.

SVARTMAN, Eduardo Munhoz. *O Exército brasileiro e a emulação dos modelos francês e estadunidense no século XX*. *Revista da Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro v. 22 n. 2, p. 361-380, mai./ago. 2016.

SVARTMAN, Eduardo Munhoz; PIVATTO JR., Dilceu Roberto. *The Falklands/Malvinas War and the Brazilian Naval Strategy: autonomy for a blue-water Navy*. In: DUARTE, Érico Esteves (Editor). *The Falklands/Malvinas War in the South Atlantic*. Palgrave Macmillan, 2021, p. 167-184.

TANGREDI, Sam J. *Sea Power: theory and practice*. In: BAYLIS, John; WIRTZ, James; COHEN, Eliot; GRAY, Colin S. (Orgs.). *Strategy in the contemporary world*. An introduction to Strategic Studies. Oxford University Press, 2002, p. 113-136.

TILL, Geoffrey. *Seapower. A guide for the Twenty-First*. Second Edition. Oxon / New York: Routledge, 2009.

VIDIGAL, Armando Amorin Ferreira. *A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985a.

VIDIGAL, Armando Amorin Ferreira. *A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro: meados da década de 70 até os dias atuais*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002.

VISENTINI, Paulo Fagundes. *A política externa do regime militar brasileiro*. 2ª ed. Porto Alegre: UFRGS, 2011.

VIZENTINI, Paulo Fagundes. *A projeção internacional do Brasil (1930-2012): diplomacia, segurança e inserção na economia mundial*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

WALT, Stephen M. *International relations: one world, many theories*. *Foreign Policy*, No. 110, Special Edition: Frontiers of Knowledge (Spring, 1998).

WALTZ, Kenneth. *Theory of international politics*. New York: Macgraw-Hill Humanities, 1979.

WEBER, Max. *Ciência e política: duas vocações*. 18ª ed. São Paulo: Cultrix, 2011, p. 25.

WENDT, Alexander. *The agent-structure problem in International Relations theory*. *International Organization*, Vol. 41, No. 3 (Summer, 1987), pp. 335-370.

WENDT, Alexander. *Constructing International Politics*. *International Security*, Vol. 20, No. 1 (Summer, 1995), pp. 71-81.

WENDT, Alexander. *On the via media: a response to the critics*. *Review of International Studies*, 26 (1) (January, 2000), pp. 123-180.

WENDT, Alexander. *Social theory of international politics*. New York: Cambridge University Press, 2003.

WINAND, Érica Cristina Alexandre. *Diplomacia e Defesa na gestão Fernando Henrique Cardoso (1995-2002)*. História e conjuntura na análise das relações com a Argentina. São Paulo: UNESP, 2016.

ZAVERUCHA, Jorge. *Frágil democracia: Collor, Itamar, FHC e os militares (1990-1998)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

ZAVERUCHA, Jorge. *FHC, Forças Armadas e política: entre o autoritarismo e a democracia*. Rio de Janeiro: Record, 2005.

Anexos – fontes: documentos oficiais, palestras/conferências, monografias/EGN, revistas militares, livros, entrevistas

1. Documentos oficiais consultados/utilizados e que foram produzidos no âmbito da Presidência da República, do Ministério da Defesa e da Marinha do Brasil

BRASIL. [Constituição (1988)]. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, DF: Presidente da República, [2016].

BRASIL. Decreto nº 5.384, de 30 de junho de 2005. Aprova a *Política de Defesa Nacional* e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 1 jul. 2005, seção 1, p. 5.

BRASIL. *Estratégia Nacional de Defesa: Paz e Segurança para o Brasil*. 2ª ed. República Federativa do Brasil. Ministério da Defesa, dezembro de 2008.

BRASIL. *Livro Branco de Defesa Nacional*. Ministério da Defesa, Brasília-DF: 2020a.

BRASIL. *Política Nacional de Defesa & Estratégia Nacional de Defesa*. Ministério da Defesa, Brasília-DF: 2021.

BRASIL. *Política de Defesa Nacional*. Presidência da República, Governo Fernando Henrique Cardoso, Brasília, 1996.

BRASIL. Presidência da República. *Decreto nº 55.627, de 26 jan. 1965*. Estabelece normas para o emprego de meios aéreos para as operações navais. Brasília, 26 jan. 1965.

BRASIL. Presidência da República. *Decreto nº 2.538, de 08 abr. 1998*. Dispõe sobre os meios aéreos da Marinha e dá providências. Brasília, 08 abr. 1998.

BRASIL. *Manual de Operações Ribeirinhas*. (MD33-M-15). Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas. Brasília-DF. 1ª Edição/2020b.

MARINHA DO BRASIL. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. CGCFN-2500. *Manual de Ações Navais nas Operações Ribeirinhas*. Rio de Janeiro, 2005.

MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Armamento da Marinha. *Padronização de modelos de aeronaves e aquisição de helicópteros Sikorsky SG-3D*. Ano de 1968. Arquivo da Marinha. Nº 67.107. Caixa: 60

MARINHA DO BRASIL. *Normas para o Plano Diretor – sistemática detalhada*. Ministério da Marinha/1967. Arquivo da Marinha. Nº 66.718. Caixa: 51.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1967*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1968*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1969*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Serviço de Relações Públicas da Marinha. *Programa de Construção Naval* [dezembro de 1970]. Arquivo da Marinha. Nº 68.466. Caixa: 107.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1970*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório Sucinto de 1969 a 1973*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório Sucinto de 1970 a 1972*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1971*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1972*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1973*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1974*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1975*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. *Programa Decenal de Reaparelhamento da Marinha*. Edição 1976. Estado-Maior da Armada. Exemplar: 008. Arquivo da Marinha. Nº 78.000. Caixa: 547.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha. *Programa de Reaparelhamento da Marinha* [1976]. Arquivo da Marinha. Nº 75.208. Caixa: 477.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1976*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *I Relatório do ano de 1977*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha. *II Relatório do ano de 1977*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Missão Naval Americana. *Sistema de gerenciamento de projetos*. Volume III 78/10016. [ano de 1978]. Arquivo da Marinha. Nº 75.758. Caixa: 495.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha. *I Relatório do ano de 1978*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha. *II Relatório do ano de 1978*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Engenharia Naval. *Curso de gerência de projetos de construção naval – 1979*. Arquivo da Marinha. Nº 75.423. Caixa: 485.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1979*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. *Projeto Corveta-escolta e Navio-patrolha*. Estado-Maior da Armada/1980. Arquivo da Marinha. Nº 84.905. Caixa: 681.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1980*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Estado-Maior da Armada/Subchefia de Estratégia. *Adaptações dos projetos de N/M [Navios Mercantes] para seu emprego em Operações Anfíbias*. Brasília, DF. 19 de março de 1981. Arquivo da Marinha. Nº 80.066. Caixa: 579.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1981*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Diretoria-Geral do Material da Marinha/Estado-Maior da Armada. *Adaptações dos projetos de N/M [Navios Mercantes] para seu emprego em Operações Anfíbias [1982/1985]*. Arquivo da Marinha. Nº 80.210. Caixa: 582.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1982*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1983*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Comissão Gerencial de Projetos Especiais. *Projeto para a avaliação do Sistema de Apoio da Marinha do Brasil [1984]*. Arquivo da Marinha. Nº 69.209. Caixa: 141.

MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Administração da Marinha. *Sistemática do Plano Diretor (SPD-1984)*. Arquivo da Marinha. Nº 78.071. Caixa: 550.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1984*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Diretoria Geral do Material da Marinha. *Construção de Corvetas. Capacidade Técnica. Licitação Nº 024/85*. Ishikawajima do Brasil – Estaleiros Ishibrás S.A. Arquivo da Marinha. Nº 71.392. Caixa: 220.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1985*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1986*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Estado-Maior da Armada. *Projeto do Sistema Naval Interamericano de Defesa Nuclear*. Proposto pela Marinha peruana em 1987. Arquivo da Marinha. Nº 70.771. Caixa: 188.

MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Engenharia Naval. *Solicitação de financiamento para construção de um navio-tanque* [1987]. Arquivo da Marinha. Nº 84996. Caixa: 683.

MARINHA DO BRASIL. Estado-Maior da Armada. *Projeto do Submarino NAC-I*. Brasília, DF. 16 de junho de 1987. Arquivo da Marinha. Nº 70.228. Caixa: 001.

MARINHA DO BRASIL. Estado-Maior da Armada. *Requisitos de Estado-Maior para o Submarino NAC-II*. Brasília, DF. 17 de dezembro de 1987. Arquivo da Marinha. Nº 70.232. Caixa: 001.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1987*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1988*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1989*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1990*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Armamento e Comunicações da Marinha. *Projeto de Modernização das Fragatas*. Brasília, DF. 1991. Arquivo da Marinha. Nº 70.917. Caixa: 196.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1991*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1992*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Secretaria-Geral da Marinha. *Sistema de acompanhamento do Plano Diretor (SIPLAD-1993)*. Arquivo da Marinha. Nº 74.938. Caixa: 449.

MARINHA DO BRASIL. Estado-Maior da Armada/EMGEPRON. *Programa de Cooperação MRE/MM com relação à África* [setembro/1993]. Arquivo da Marinha. Nº 85.217. Caixa: 685.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1993*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Secretaria-Geral da Marinha. *Diretrizes para o Plano Diretor da Marinha* [de 1994]. Arquivo da Marinha. Nº 81.605. Caixa: 606.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1995*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1996*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha. *Projeto de decreto que estabelece e organiza as Forças Navais, Aeronavais e os Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil* [fevereiro/1997]. Arquivo da Marinha. Nº 72.863. Caixa: 409.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1997*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Estado-Maior da Armada. *Acordos de Cooperação com a África do Sul* [1997-1998]. Brasília, DF. Arquivo da Marinha. Nº 79.320. Caixa: 567.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1998*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1999*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Comando da Marinha/Secretaria-Geral da Marinha. *Remessa de relatórios dos principais projetos/atividades realizados pela Marinha do Brasil em 1999*. Brasília, 31 de janeiro de 2000. Arquivo da Marinha. Nº 74.805. Caixa: 448.

MARINHA DO BRASIL. EMGEPRON. *Solicitação de utilização do SINGRA* [Sistema de Informações Gerenciais do Abastecimento da Marinha do Brasil] *pela Marinha da Namíbia*. Rio de Janeiro, 12 de janeiro de 2005. Arquivo da Marinha. Nº 74.220. Caixa: 439.

MARINHA DO BRASIL. *Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)*. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada, Brasília-DF: 2020.

2. Palestras e conferências consultadas/utilizadas e que foram realizadas na Escola de Guerra Naval

Palestra proferida pelo Ministro da Marinha Almirante-de-Esquadra Adalberto de Barros Nunes, na Escola de Guerra Naval, em 26 de outubro de 1973. *A Marinha no governo Médici*. In: Revista da Escola de Guerra Naval. Brasil. Nº 3. dezembro/1973, p. 09-29.

Conferência proferida pelo Contra-Almirante José Maria do Amaral Oliveira, em 20 de agosto de 1975, para o Curso Superior de Guerra Naval, na Escola de Guerra Naval.

Poder Marítimo & Estratégia Marítima. Biblioteca da Escola de Guerra Naval (1-E-51-1).

Conferência proferida pelo Contra-Almirante José Maria do Amaral Oliveira, em 24 de março de 1977, para o Curso Superior de Guerra Naval, na Escola de Guerra Naval. *O poder marítimo: elementos e concepções*. Biblioteca da Escola de Guerra Naval (1-B-13).

Palestra proferida pelo Vice-Almirante José Maria do Amaral Oliveira para o Curso Superior de Guerra Naval, na Escola de Guerra Naval. *Aspectos estratégicos da atualidade*. Rio de Janeiro, setembro de 1978. Biblioteca da Escola de Guerra Naval (359.43/0 48/A).

Palestra proferida pelo Vice-Almirante João Carlos Gonçalves Caminha, em 14 de março de 1979, para o Curso Superior de Guerra Naval, na Escola de Guerra Naval. *O Poder Nacional*. Biblioteca da Escola de Guerra Naval (4-A-22).

Palestra proferida pelo Contra-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal, em 12 de abril de 1979, para o Curso Superior de Guerra Naval, na Escola de Guerra Naval. *Estratégia Naval*. Biblioteca da Escola de Guerra Naval (9-A-8).

Palestra proferida pelo Contra-Almirante Mario Jorge da Fonseca Hermes, na Escola de Guerra Naval. *O Brasil e a estratégia global norte-americana*. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1979. Biblioteca da Escola de Guerra Naval (2-C-5).

Palestra proferida pelo Contra-Almirante Mario Cesar Flores, em 25 de novembro de 1980, para o Curso Superior de Guerra Naval, na Escola de Guerra Naval. *O processo de obtenção de meios flutuantes*. Biblioteca da Escola de Guerra Naval (4-B-33).

Palestra proferida pelo Almirante-de-Esquadra José Maria do Amaral Oliveira, em 18 de junho de 1987, para o Curso de Política e Estratégia Marítimas, na Escola de Guerra Naval. *Panorama atual da estratégia militar*. Biblioteca da Escola de Guerra Naval (3-C-37).

Palestra proferida pelo Almirante-de-Esquadra José Maria do Amaral Oliveira, na Escola de Guerra Naval. *O desarmamento: conceitos, interpretações e procedimentos na Organização das Nações Unidas*. Rio de Janeiro, julho de 1988. Biblioteca da Escola de Guerra Naval (3-D-51).

Aula Inaugural Proferida pelo Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores, na Escola de Guerra Naval. *O preparo da Marinha nos anos 90*. Rio de Janeiro, 02 de março de 1990. Biblioteca da Escola de Guerra Naval (7-B-17).

Palestra proferida pelo Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores, em 19 de abril de 2000, para o Curso de Política e Estratégia Marítimas, na Escola de Guerra Naval. *Enfoques e tendências do pensamento estratégico na nova ordem mundial – ilações para o Brasil*. Biblioteca da Escola de Guerra Naval (10-B-42).

3. Monografias consultadas/utilizadas dos Cursos de Altos Estudos Militares da Escola de Guerra Naval

AMARANTE, Jorge Cascardo. *O desenvolvimento e a nacionalização de material de defesa na Marinha*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (7-B-27). Rio de Janeiro/1994.

ANNES, Luís Antônio Winckler. *O poder naval no conflito das Malvinas: análise do emprego e lições úteis para o Brasil*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (4-D-28). Rio de Janeiro, julho/1988.

CARDOSO, Alexandre Jauhar. *As ações desencadeadas pela Marinha do Brasil nas operações combinadas na Amazônia Ocidental*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores (C-EMOS). Biblioteca da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro/2008.

COELHO, Dimas Lopes da Silva. *A importância estratégica o Atlântico Sul dentro da conjuntura internacional: vantagens e/ou desvantagens para o Brasil*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (3-D-20). Rio de Janeiro/1969.

COSTA, Evandro Luiz da. *Revitalização da indústria de material de defesa*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM). Biblioteca da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro/2005.

COSTA JUNIOR, Hamilcar Lauria da. *A importância geopolítica da África Ocidental para a estratégia naval brasileira*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso de Comando e Estado-Maior (C-CEM). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (1-B-3). Rio de Janeiro, outubro/1983.

FLORES, Mario Cesar. *Geopolítica*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso de Comando e Estado-Maior (C-CEM). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (1-D-57). Rio de Janeiro/1971a.

FLORES, Mario Cesar. *A conjuntura mundial*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso de Comando e Estado-Maior (C-CEM). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (1-D-58). Rio de Janeiro/1971b.

FLORES, Mario Cesar. *A guerra naval*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso de Comando e Estado-Maior (C-CEM). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (2-B-63). Rio de Janeiro/1971c.

GONÇALVES FILHO, Antonio Serafim. *A conjuntura internacional no sul da África*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (5-B-46). Rio de Janeiro/1982.

KERR, Lysias Ruland. *Desenvolvimento tecnológico dos navios de superfície*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (8-B-64). Rio de Janeiro/1975.

LAGES, Mauro Affonso Gomes. *Indústria nacional de equipamentos de computação: possíveis reflexos nas atividades da Marinha*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (4-A-1). Rio de Janeiro/1977.

MARCELLO, Ivo Pinheiro. *O Atlântico Sul como área de paz e cooperação: um incentivo ou uma limitação ao desenvolvimento do poder naval dos países da região?* Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso de Comando e Estado-Maior (C-CEM). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (5-D-18). Rio de Janeiro/1989.

PINTO, Wanderley Seabra. *Política nuclear brasileira*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (2-A-63). Rio de Janeiro/1984.

RODRIGUES, Marcos Silva. *O Programa Nuclear da Marinha e sua importância para o desenvolvimento do Estado Nacional*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM). Biblioteca da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro/2006.

SANTOS, Antônio Carlos Tourinho dos. *O Projeto Calha Norte*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM). Rio de Janeiro/1989. Arquivo da Marinha. Nº 70.775. Caixa: 188.

SCHIECK JUNIOR, Hugo Friedrich. *Planificação da tecnologia: aplicação dos conceitos básicos da política e da estratégia na planificação da tecnologia nacional*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (7-D-65). Rio de Janeiro, novembro/1972.

SILVA, Oscar Moreira da. *Presente e futuro de submarinos não nucleares*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (3-C-28). Rio de Janeiro/1987.

WOLLSTEIN, Odilon Luiz. *A política norte-americana para o Atlântico Sul*. Escola de Guerra Naval. Monografia do Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN). Biblioteca da Escola de Guerra Naval (9-A-25). Rio de Janeiro/1984.

4. Artigos consultados/utilizados de revistas militares especializadas

Revista da Escola de Guerra Naval

LIMA, Daniel Acylyno Macêdo de. O emprego naval de helicópteros. *Revista da Escola de Guerra Naval*. Brasil. Nº 3 dezembro/1973, p. 35-44.

NUNES, Adalberto de Barros. A Marinha no governo Médici – Palestra proferida pelo Ministro da Marinha Almirante-de-Esquadra Adalberto de Barros Nunes, na Escola de Guerra Naval em 26 de outubro de 1973. In: *Revista da Escola de Guerra Naval*. Nº 3 dezembro/1973, p. 09-29.

Revista do Clube Naval

BITTENCOURT, Armando de Senna. Os nossos navios. *Revista do Clube Naval*. Ano 104. Nº 287/288. 1993, p. 52-53.

BITTENCOURT, Armando de Senna. O projeto de submarinos para a Marinha do Brasil. *Revista do Clube Naval*. Ano 105/número 291. Rio de Janeiro, janeiro-março/1994, p. 21-25.

CARDOSO, Cesar Moacir Bastos. A Marinha e o desenvolvimento dos computadores nacionais. *Mar – Boletim do Clube Naval*. Ano 86/número 226. Rio de Janeiro, janeiro-fevereiro/1974, p. 02-11.

DUVAL, Moacyr e Silva. Construção de submarinos no AMRJ. *Revista do Clube Naval*. Ano 105/número 291. Rio de Janeiro, janeiro-março/1994, p. 09-19.

FONSECA, Maximiano Eduardo da Silva. Projeto do submarino nuclear: uma notável conquista tecnológica. *Revista do Clube Naval*. Ano 105/número 291. Rio de Janeiro, janeiro-março/1994, p. 05-08.

SILVA, Othon Luiz Pinheiro da. Submarino de propulsão nuclear no Brasil. *Revista do Clube Naval*. Ano 105/número 291. Rio de Janeiro, janeiro-março/1994, p. 26-32.

SOUZA, José Carlos Coelho de. O programa naval brasileiro: quando, como e que tipos de navios serão construídos pelo nosso país. *Mar – Boletim do Clube Naval*. Ano 78/número 189. Rio de Janeiro, dezembro/1966, p. 02-08.

VIANNA FILHO, Arlindo. Submarinos de ataque. *Revista do Clube Naval*. Ano 89/247. Jul./ago. 1977, p. 06-12.

Revista Segurança & Desenvolvimento

SILVA, Othon Luiz Pinheiro da. Os interesses e a participação da Marinha no desenvolvimento nuclear brasileiro. *Revista Segurança & Desenvolvimento*. Ano XXXVIII. Nº 208. 1989, p. 48-53.

Revista Marítima Brasileira

BITTENCOURT, Armando de Senna. As novas corvetas e sua contribuição para o futuro da Marinha. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 110 nº 7/9. Jul./set. 1990, p. 17-28.

- BITTENCOURT, Luiz Edmundo Brígido. A aquisição do navio-aeródromo São Paulo. Foi uma decisão acertada? *Revista Marítima Brasileira*, v. 120 nº 10/12. Out./dez. 2000, p. 19-40.
- CAMINHA, João Carlos Gonçalves. A Guerra das Malvinas – conjecturas e considerações estratégicas. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.108 nº10/12. Out/dez. 1988, p. 47-60.
- CARVALHO, José do Cabo T. de. Desenvolvimento tecnológico da guerra eletrônica. *Revista Marítima Brasileira*. Ano XCX jul./agosto/set. de 1975. Nº 7, 8 e 9, p. 15-54.
- COELHO, Dimas Lopes da Silva. O saliente nordeste brasileiro na estratégia da defesa continental. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro. V. 103. Nº 10/12. Out./dez. 1983, p. 09-33.
- COSTA, Carlos Eduardo Rodrigues da. A construção naval militar no país. *Revista Marítima Brasileira*. Ano XCIX jan./fev./mar. de 1979. Nº 1, 2 e 3, p. 19-64.
- ELIA, Rui da Fonseca. *A Marinha na Amazônia Ocidental*. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 120 nº 7/9. Jul./set. 2000, p. 69-86.
- FAYAD, Roberto Agnese. A mobilização do Reino Unido no conflito das Malvinas. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.106 nº4/6. Abr./jun. 1986, p. 111-124.
- FLORES, Mario Cesar. Mísseis táticos na guerra naval. *Revista Marítima Brasileira*. Ano XC out./nov./dez. de 1970 – Nº 10, 11 e 12, p. 05-41.
- FLORES, Mario Cesar. Poder naval – fundamentos instáveis e rumos incertos. *Revista Marítima Brasileira*. Ano C out./nov./dez. de 1980. Nº 10, 11 e 12, p. 57-72.
- FLORES, Mario Cesar. Malvinas: uma primeira abordagem. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.102 nº4/6. Abr./jun. 1982, p. 59-70.
- FLORES, Mario Cesar. O preparo da Marinha nos anos 90. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 110 nº 1/3. Jan./mar. 1990, p. 13-42.
- FONSECA, Maximiano Eduardo da Silva. O Plano Diretor. *Revista Marítima Brasileira*. Ano XCI jul./agosto/set. de 1971 – Nº 7, 8 e 9, p. 103-121.
- FRUTUOSO, Régis Augusto Maia. O apoio de saúde naval britânico na campanha das Malvinas. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.107 nº7/9. Jul./set. 1987, p. 93-108.
- GUSMÃO, Luiz Guilherme Sá de. Nacionalização de sistemas navais de combate. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro. V. 113. Nº 1/3. Jan./mar. 1993, p. 199-210.
- LAMARCK, Paulo de Tarso. A função logística saúde no conflito das Malvinas – Argentina e Reino Unido, lições úteis para o Brasil. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.107 nº7/9. Jul./set. 1987, p. 83-92.

LIMA, Daniel Acylyno Macedo de. Novos desenvolvimentos no campo aeronaval. *Revista Marítima Brasileira*. Ano XCIII jan./fev./março de 1973. Nº 1, 2 e 3, p. 45-75.

LIMA, Roberto Luiz Fontenelle. Malvinas/Falkland – dez anos: derrota militar e vitória estratégica? *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.112 nº10/12. Out/dez. 1992, p. 147-160.

MARTINS, Umberto Barbosa Lima. A Guerra das Malvinas – um ponto de vista anfíbio. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.104 n.7/9. Jul./set. 1984, p. 47-64.

OBINO, José Luiz Feio. A Amazônia e a Marinha – suas necessidades de meios para o terceiro milênio – uma reflexão. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 118 nº 4/6. Abr./jun. 1998, p. 117-132.

ROMANO JUNIOR, Osmar. A construção de sistemas de armas no Brasil. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro. V. 110. Nº 1/3. Jan./mar. 1990, p. 155-167.

SILVEIRA, Fernando Malburg da. Defesa aeroespacial de forças navais. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.103 nº10/12. Out/dez. 1983, p. 37-52.

SILVEIRA, Fernando Malburg da. Navios de superfície: eficiência x tecnologia x custo. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro. V. 105. Nº 7/9. Jul./set. 1985, p. 91-107.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Conflito no Atlântico Sul. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.104 nº7/9. Jul./set. 1984, p. 03-30.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Conflito no Atlântico Sul. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.105 nº1/3. Jan/mar. 1985b, p. 03-32.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Conflito no Atlântico Sul. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.105 nº4/6. Abr./jun. 1985c, p. 07-36.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A importância da indústria bélica para a segurança nacional. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro. V. 108. Nº 10/12. Out./dez. 1988, p. 25-44.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Uma estratégia naval para o século XXI. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 117 nº 7/9. Jul./set. 1997, p. 87-120.

Revista A Defesa Nacional

CÂMARA, Ibsen Gusmão. O pensamento estratégico brasileiro – projeção de nossa maritimidade na estratégia nacional. *Revista A Defesa Nacional*. Rio de Janeiro/RJ. Ano 67. Nº 688 março-abril/1980, p. 05-16. (Obs.: naquele momento o autor era Vice-Almirante, Vice-Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas).

MAGALHÃES, Gualter Maria Menezes de. As Missões das Marinhas – um panorama geral. *Revista A Defesa Nacional*. Rio de Janeiro/RJ. Ano 65. Nº 676 março-abril/1978,

p. 49-72. (Obs.: naquele momento o autor era Almirante-de-Esquadra, Chefe do Estado-Maior da Armada).

5. Livros consultados/utilizados de autores militares da Marinha do Brasil

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. *A Estratégia Naval e os Estudos Marítimos*. In: ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de; MOREIRA, William de Souza (Orgs.). *Estudos Marítimos: visões e abordagens*. São Paulo: Humanitas, 2019b, p. 55-85.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *Delineamentos da estratégia*. Volume 1. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 1982.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *Delineamentos da estratégia*. Volume 2. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 1983a.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *Delineamentos da estratégia*. Volume 3. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 1983b.

FLORES, Mario Cesar. *Panorama do poder marítimo brasileiro*. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 1972.

FLORES, Mario Cesar. *Bases para uma política militar*. Campinas: UNICAMP, 1992.

FLORES, Mario Cesar. *Reflexões estratégicas: repensando a defesa nacional*. São Paulo: Realizações, 2002.

FREITAS, Elcio de Sá. *A busca de grandeza: Marinha, tecnologia, desenvolvimento e defesa*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2014.

MOURA, José Augusto Abreu de. *A estratégia naval brasileira no pós-Guerra Fria: uma análise comparativa com foco em submarinos*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2014.

VIANNA FILHO, Arlindo. *Estratégia naval brasileira: abordagem à história da evolução dos conceitos estratégicos navais brasileiros*. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 1995.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira; FLORES, Mario Cesar. *Desenvolvimento do poder naval brasileiro*. Tópicos para debate. Brasília, DF: sem edição/Confidencial, março de 1976.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *O emprego político do poder naval*. Rio de Janeiro: sem edição/publicação interna da Escola de Guerra Naval, 1982a. Biblioteca da Escola de Guerra Naval – Cad. 81969. Ex: 96758.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução da Marinha brasileira: uma síntese político-estratégica*. Escola de Guerra Naval: ensaio sem data de publicação, *circa* 1982b. Biblioteca da Escola de Guerra Naval (7-E-31).

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 1985a.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *O Brasil e a nova ordem mundial*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1991.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *Poder Marítimo: sua importância para um país com a posição política do Brasil no contexto mundial*. Rio de Janeiro: Prêmio Almirante Jaceguay 1994/Clube Naval, 1994.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro: meados da década de 70 até os dias atuais*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira *et al.* *Amazônia Azul: o mar que nos pertence*. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2006.

6. Entrevistas realizadas com Oficiais-Superiores e Oficiais-Generais da Marinha do Brasil

Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1990-1992), Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores. Rio de Janeiro, 15 de julho de 2019.

Entrevista realizada com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1995-1998), Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira. Rio de Janeiro, 20 de junho de 2019

Entrevista realizada com o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2003-2006), Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho. Rio de Janeiro, 18 de julho de 2019.

Entrevista realizada com o ex-Comandante da Marinha do Brasil (2007-2015), Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto. Rio de Janeiro, 16 de julho de 2019.

Entrevista realizada com o ex-Diretor de Engenharia Naval da Marinha do Brasil (1990-1998), Vice-Almirante Armando Senna Bittencourt (Engenheiro Naval). Rio de Janeiro, 13 de julho de 2019.

Entrevista realizada com o ex-Chefe do Departamento de Ciência e Tecnologia do Ministério da Defesa (1999-2001). Contra-Almirante Tiudorico Leite Barboza (Engenheiro Naval). Rio de Janeiro, 12 de julho de 2019.

Entrevista realizada com o Professor do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, Capitão-de-Mar-e-Guerra José Augusto Abreu de Moura (Doutor em Ciência Política/UFF). Rio de Janeiro, 04 de novembro de 2019.

Entrevista realizada com o ex-Chefe da Divisão de Política e Planejamento Estratégico do Estado-Maior da Armada (2000-2003), Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Eduardo Alves de Almeida. Rio de Janeiro, 13 de junho de 2019a.

