

Capítulo

10

A Estratégia Marítima Contemporânea

344. As transformações da estratégia marítima

A estratégia marítima não escapou, evidentemente, às reviravoltas que se sucederam ao aparecimento da arma nuclear. Na verdade, ela foi atingida com mais intensidade do que a estratégia terrestre ou a estratégia aérea, uma vez que para ela não foram somente os equipamentos e o contexto geral que mudaram, mas também o emprego do meio propriamente dito.

Do ponto de vista técnico, as aparições do submarino e do avião já haviam acarretado mudança das operações para três dimensões. De fato, essa mudança já havia ocorrido antes de 1945 e foi possível medir os seus efeitos durante as duas guerras mundiais, em particular, na II GM. Entretanto, a revolução nuclear encontrou no meio marítimo uma aplicação particular: ela não somente revolucionou as armas, mas também transformou radicalmente um de seus vetores. O submersível dependente da superfície cedeu seu lugar, graças à propulsão nuclear, a um submarino que dispunha de uma mobilidade e de uma proteção excepcionais. Isso teve consequências tanto em termos de estratégia de dissuasão como em termos de estratégia de ação.

Por outro lado, o meio marítimo conheceu uma evolução política profunda com a vontade do Estado de dele se apropriar, assim como pelo extraordinário desenvolvimento da maritimização da vida econômica mundial (infra CAP. 14). Todas essas reviravoltas, técnicas e políticas, que afetaram o meio marítimo, causaram uma mudança tanto nos meios como nas missões.

SEÇÃO I – OS MEIOS

345. As operações em três dimensões

A evolução técnica¹ acarretou mudanças táticas de uma amplitude e de uma rapidez vertiginosas, que são bem dominadas na prática, mas cuja teoria permanece ainda fragmentária². Doravante, as esquadras passam a se deslocar em três dimensões: na superfície, acima da superfície e abaixo da superfície.

346. Na superfície e acima

O encouraçado cedeu lugar definitivamente ao porta-aviões, como navio capital. Embora seus canhões não tivessem um alcance máximo superior a 30 km, os aviões embarcados tinham um raio de ação de várias centenas de quilômetros. A mudança é decisiva: enquanto a terra e o mar constituíam, até então, dois meios separados, a partir de então passam a agir um sobre o outro: os aviões embarcados têm capacidade para atacar objetivos terrestres bem além da faixa costeira, enquanto que os navios passam a estar expostos aos ataques aéreos vindos de terra. Mesmo que tenham perdido a função que desempenhavam na dissuasão quando do surgimento dos mísseis intercontinentais, as “pontes planas” permanecem como os reis incontestáveis da superfície. Atualmente, os maiores porta-aviões em serviço são os USS da classe Nimitz, com 90.000 toneladas e propulsão nuclear.

Em torno deles, as imponentes *Forças -Tarefas* da Segunda Guerra mundial cederam lugar a grupos mais restritos, porém com performances bastante aumentadas. Sem ter desaparecido, o canhão cedeu o lugar de destaque aos mísseis antiaéreo, antissuperfície e antissubmarino, dotados de grande precisão, graças à sua guiagem ativa ou passiva, e dotados de um grande alcance, que poderia ser expresso em dezenas ou mesmo centenas de quilômetros para os mísseis de cruzeiro, mas caros e sensíveis às contramedidas eletrônicas. Sistemas eletrônicos cada vez mais aperfeiçoados, como o *Naval Tactical Data System* ou o *Senit*, o *AEGIS*, para a defesa antiaérea, ou o *Anti Submarine Analysis and Classification Center*, para a guerra antissubmarina, permitem organizar uma defesa integrada e tratar todos os dados em tempo real.

¹ Boa descrição em Bruce W. Watson, *The Changing Face at the World's Navies 1945 to the Present*, Londres, Arms and Armour Press, 1991.

² Uma exceção: Wayne P. Hugues Jr, *Fleets tactics. Theory and Practice*, 1986.

As esquadras deixam de operar isoladas e a aviação baseada em terra passa a desempenhar um papel particularmente importante. A aviação de patrulha marítima começa a ter um papel decisivo na guerra antissubmarino, enquanto aviões com grande raio de ação passam a representar uma ameaça muito perigosa para os navios de superfície no meio dos oceanos. Ameaça crescente nas águas mais próximas ao litoral (além da faixa costeira) com a difusão, lenta mas irreversível, do míssil ar-superfície.

347. Abaixo da superfície

As reviravoltas são ainda maiores abaixo da superfície. Graças à propulsão nuclear, o submarino não é mais um simples submersível dependente da superfície, uma vez que ele pode permanecer submerso durante semanas e seu desempenho sofreu uma verdadeira revolução: ao término da Segunda Guerra mundial, um submarino de ataque de 1.500 toneladas podia desenvolver uma velocidade máxima de 10 a 15 nós durante algumas horas e submergir até 200 metros. Atualmente, um submarino nuclear de ataque norte-americano de 7.000 a 10.000 toneladas atinge uma velocidade máxima em imersão superior a 30 nós, sua autonomia é quase ilimitada e submerge a mais de 400 metros, enquanto seu homólogo russo de casco de titânio e reator de metal líquido passa dos 40 nós³ e submerge a mais de 900 metros⁴. Ainda assim, ele continua difícil de ser detectado. O sonar é o único meio de busca eficaz, os procedimentos alternativos (anomalia térmica, anomalia magnética, radio-luminescência, frequência de ressonância) têm sido confrontados pelo progresso da discríção ou ainda se encontram em estado experimental (laser azul).

Considerado antigamente como arma do fraco, daquele que não tinha a capacidade de domínio do mar, engajado contra o tráfego marítimo, a exemplo dos corsários de outrora, o submarino é considerado hoje a arma do forte e símbolo de poder. Somente as grandes potências podem dispor de submarinos nucleares estratégicos (SNE), que constituem atualmente o componente mais estável (pois o menos vulnerável) da dissuasão, e submarinos nucleares de ataque (SNA), que constituem a ameaça mais grave contra as marinhas de superfície.

³ O recorde de velocidade parece pertencer a um SNA soviético da classe Papa, com 447 nós.

⁴ Mas essas técnicas têm um custo proibitivo e, sobretudo, são mal controladas. O protótipo da classe Mike afundou no mar da Noruega, os navios da classe Alfa foram retirados de serviço após uma série de acidentes incontroláveis.

<i>Parâmetros do submarino</i>	<i>Segunda Guerra mundial</i>	<i>Atualmente</i>	<i>Fator multiplicador</i>
<i>Velocidade máxima em imersão</i>	6 a 8 nós	SM convencional 20 a 25 nós SNA 25 a 30 nós SNA rápido 35 a 40 nós	3 3 a 5 6 a 7
<i>Autonomia</i> <i>Capacidade de detecção (em km)</i>	Algumas horas Alguns km	2 meses ou mais (SNA) 50 a 100 km (muito aleatório)	200 a 300 10 a 20
<i>Alcance do armamento</i>	Alguns km	Torpedos guiados a fio: 20 km Mísseis: 40 ¹ km Mísseis anti-força: 400 ¹ km	5 10 ¹ 100 ¹
<i>Potência das cargas</i> <i>Imersão máxima</i>	250 kg TNT 200 m	Cabeça nuclear 300 a 600 m SNA titânio 900 m	10 ⁶ 2 a 3

348. O fim das esquadras de superfície?

A partir dessas reviravoltas, surgiu um questionamento sobre a validade das esquadras de superfície. Certos observadores sustentam que o grande navio de superfície estava, doravante, condenado. Um míssil embarcado em um submarino (míssil antinavio lançado por submarino, tipo Sub-Harpoon ou SSN7), em um avião (míssil ar-superfície como o Exocet AM39) ou em um pequeno navio (míssil Styx soviético, Exocet francês, Gabriel israelense...) torna-o vulnerável, como foi demonstrado na destruição do *Eilat* (1967), as perdas sofridas pela Royal Navy durante a guerra das Malvinas (1982) ou o ataque à Fragata Stark no Golfo Pérsico (1987).

Sobretudo preocupado com sua própria defesa, o grande navio de combate de superfície, incluindo o porta-aviões, bastante oneroso, representaria um investimento elevado para um rendimento discutível. A diplomacia naval não tem mais a mesma eficácia de outrora e, em um plano operacional, o submarino e os aviões baseados em terra podem desempenhar as mesmas missões com menores custos: um submarino é o que há de mais eficaz para combater seus congêneres podendo, com mísseis de cruzeiro (Tomahawk norte-americano, SSN21 ou 24 russo), atacar alvos à grande distância. A guerra do Golfo nos deu uma primeira demonstração disso. Em mares fechados como o Mediterrâneo, os grandes navios de guerra ficam muito expostos para poder operar de forma eficaz. O Almirante Rickover, apóstolo da nuclearização e dos navios de guerra muito caros, declarou (por ocasião da sua transferência para a reserva, aos 82 anos) que, em caso de conflito, os porta-aviões da US Navy seriam colocados fora de combate em questão de dias. O Estado-Maior da US Navy vislumbrava, no escopo da *Maritime Strategy*, aventurar seus porta-aviões no mar da Noruega, bem perto das defesas soviéticas, mas se inquietava quando se falava de enviar um porta-aviões para operar no Golfo Pérsico.

Entretanto, tal crítica permanece parcial. É verdade que a vulnerabilidade dos navios de superfície aumentou, mas também é verdade que seus meios de defesa conheceram um progresso paralelo: um atacante isolado tem poucas chances de cruzar a barreira formidável tecida em torno de um *Carrier Battle Group* com seus aviões de alarme aéreo antecipado, seus aviões de interceptação, seus cruzadores antiaéreos, seus aviões de guerra antissubmarino etc⁵. Somente ataques em massa, visando saturar as defesas, têm uma probabilidade real de sucesso, entretanto, com custos terrivelmente elevados. A aviação argentina teve esta experiência em 1982.

A “guerrilha naval”, preconizada por alguns no dia seguinte à destruição do *Eilat* (velho navio afundado por surpresa após o cessar fogo), possui possibilidades limitadas, mesmo no Mediterrâneo. De fato, o míssil age, em determinadas proporções, como um equalizador de poder no mar, mas a diferença entre as superpotências e as médias ou pequenas potências não decresce. Haveria mesmo uma tendência a aumentar, em razão do custo cada vez maior dos armamentos: somente alguns países podem dispor de uma panóplia extensa de meios e apenas um possui uma panóplia completa. De maneira que, se por um lado existe uma real **difusão do poder marítimo**⁶, ao mesmo tempo, há uma **concentração do poder marítimo**, com uma diferença que não para de crescer, em termos qualitativos, entre as grandes marinhas, para não dizer a maior Marinha e as demais.

Mas o navio de superfície permanece indispensável para a defesa antiaérea (que não pode ser assegurada pelo submarino), além de prover uma presença de longa duração a grande distância (o que não pode fazer o avião). Na época em que o número de bases ultramarinas decresce e aquelas que subsistem se chocam frequentemente com dificuldades (perda das bases americanas nas Filipinas; incerteza sobre o futuro das bases americanas no Japão⁷; expulsão brutal dos soviéticos do Egito – 1972 – e da Somália – 1977), o porta-aviões e os meios anfíbios permanecem os instrumentos insubstituíveis de projeção de poder.

Finalmente, o fim da diplomacia das canhoneiras não significa o fim da diplomacia naval. Os aviões não têm a permanência requerida, mesmo com o reabastecimento em vôo; os submarinos, por sua natureza, não têm a “visibilidade” necessária, só podem fazer demonstrações políticas em casos excepcionais. O fim das esquadras de superfície, anunciada desde o fim do século XIX, por ocasião do aparecimento do torpedeiro, posteriormente do submarino e posteriormente do avião, ainda não é vislumbrada.

5 Ao menos é a versão oficial. Rumores insistentes dão a entender que os submarinos penetram regularmente os esquemas defensivos dos porta-aviões.

6 James Cable, « The Diffusion of Maritime Power », em James Cable, *Diplomacy at Sea*, Annapolis, Naval Institute Press, 1984.

7 O que conduz o Pentágono a estudar o projeto de uma gigantesca base flutuante.

349. As infraestruturas em terra

As esquadras não constituem mais do que uma componente de um conjunto complexo que se situa tanto em terra quanto no mar. Evidentemente, a aparição das marinhas logo acarretou o desenvolvimento de infraestruturas em terra, e a supremacia de Atenas, de Cartago ou de Veneza foi devida, em grande parte, à excelência de seus arsenais. Mas a Marinha, de um ponto de vista operacional, era a esquadra. Uma vez no mar, ela não tinha mais nenhum contato com terra e seu chefe dispunha da maior autonomia. Além dos estaleiros e dos depósitos, não havia mais nada em terra: não havia escolas (a profissão de marinheiro se aprendia a bordo), não havia estado-maior geral etc. Durante a temporada de inverno, a esquadra era frequentemente desarmada. Os navios podiam ser construídos de forma rápida (galeras) e duravam muito tempo (o *Victory* de Nelson tinha cerca de cinquenta anos).

Atualmente, a manutenção demanda uma atenção constante, com meios mais complexos, e a construção de um navio de guerra demora vários anos: uma base naval implica em um verdadeiro complexo industrial. A tecnologia dos materiais exige pessoal com alta qualificação: são necessárias escolas para formá-los. As esquadras em operação devem ser reabastecidas constantemente (até uma vez a cada três dias): isso exige infraestruturas logísticas (móveis e fixas) bastante desenvolvidas, inclusive no teatro de operações propriamente dito, apesar do que possa ser afirmado, incorretamente, sobre o declínio das bases avançadas (infra item nº 482). As esquadras recebem uma grande quantidade de instruções transmitidas pelos estados-maiores, a partir de redes de escuta, de detecção e por meio das unidades no mar⁸. O comando passa a ser centralizado em terra. Finalmente, as esquadras passam a contar com o apoio, ou inversamente, temer os ataques da aviação baseada em terra. Elas não estão mais isoladas do mundo como anteriormente. A separação rígida que existia até então entre a marinha e o exército cedeu lugar a organismos integrados, cujo funcionamento é, frequentemente, complexo.

350. Classificação dos meios

Para atender a todas as suas missões, uma esquadra moderna necessita de uma panóplia extensa de meios. Ela deverá, a partir de então, ser operacionalizada em torno de, pelo menos, seis componentes:

8 W.T.T. Pakenham, *Naval Command and Control*, Londres, Brassey's, 1989.

1. Uma força de dissuasão, atualmente composta exclusivamente de submarinos. Estes têm a tendência de ser cada vez maiores e, naturalmente, cada vez mais caros, em razão dos esforços crescentes na busca da discriminação acústica.

2. Uma força de intervenção, composta de navios de superfície e de submarinos de ataque modernos. Seu papel é operar em zonas de alto risco e opor-se aos meios de combate adversários (navais ou outros). Os instrumentos privilegiados são naturalmente os porta-aviões e o submarino nuclear de ataque. Os grandes navios de combate de superfície são os cruzadores, os contratorpedeiros e as fragatas armadas com mísseis. Assim como acontece com os submarinos, constatamos uma tendência ao crescimento da tonelagem desses navios. Entretanto, o custo muito elevado dos equipamentos eletrônicos e das armas mais modernas, sem citar a propulsão nuclear, faz com que esses navios não sejam muito numerosos. Não há marinha que escape à redução do número de navios.

O Poder Naval

Forças Navais	Quantidade Qualidade
Doutrinas	Estratégicas Táticas
Capacidade de Mobilização	Rapidez de Mobilização Coerência da Doutrina
Durabilidade	Quantidade da Reserva Adaptabilidade da doutrina
Capacidade de Reconstituição	Ritmo de renovação das forças Renovação da doutrina

3. Uma força de vigilância encarregada de operar em zonas de menor risco para assegurar missões de proteção do tráfego e realizar ação de presença. Esta missão pode ser assegurada por navios relativamente menos sofisticados do que aqueles destinados a operar em zonas de alto risco. Esta dicotomia entre navios sofisticados, logo caros, e navios “rústicos”, logo mais baratos, não tem sido facilmente aceita. Os projetos do Almirante Zumwalt neste sentido foram vigorosamente combatidos, no início dos anos 1970. Entretanto, as restrições financeiras são de tal ordem que esta solução do “*high-low mix*” vem se impondo pouco a pouco. Apesar da saída de Zumwalt, os programas de construção de contratorpedeiros da classe “Spruance” e de fragatas da classe “Oliver Hazard Perry” foram, finalmente, levados

adiante, a despeito de todas as oposições. A Royal Navy renunciou, durante algum tempo, ao “tudo nuclear” para os seus submarinos e retomou a construção de submarinos convencionais; suas fragatas da classe 23 têm desempenho limitado. A França lançou um programa de fragatas construídas segundo normas comerciais (classe Floréal).

4. **Uma força costeira** encarregada de garantir o controle das águas territoriais e da zona econômica exclusiva. Neste caso, os instrumentos são a aviação de patrulha baseada em terra e os navios de superfície que desenvolvam velocidade elevada, essencialmente corvetas e navios-patrulha dotados de mísseis, que têm experimentado um admirável desenvolvimento ao longo das últimas décadas. Esses navios clássicos correm o risco de, no futuro, enfrentarem cada vez mais a concorrência de unidades não-convencionais como os “*Hydrópteros*”, navios com casco de catamarã, os “*Hovercrafts*” etc. O submarino de propulsão a diesel continua sendo útil para operações em águas rasas. O desenvolvimento de sistemas de propulsão anaeróbicos, dando-lhe uma autonomia que se conta em dias e, em breve, em semanas, o torna mais interessante.

5. **Uma força anfíbia** encarregada da projeção de poder. Navios específicos são indispensáveis para poder realizar desembarques à viva-força em locais não preparados. No entanto, a quantidade disponível deste tipo de navio nunca é suficiente para operações de grande porte, o que torna necessário recorrer à mobilização de navios mercantes, notadamente os valiosíssimos “Ro-Ro”. A requisição desses navios é cuidadosamente planejada em todos os países (*Ships Taken up From Trade* na Grã-Bretanha, *Flotte Auxiliaire Occasionelle* e *Force Maritime de Complément* na França etc.).

6. **Uma força logística**, indispensável para poder operar de forma eficaz em alto-mar. Um navio em operação no mar tem que reabastecer a cada 3 a 5 dias. Isto demanda um “trem da esquadra” de grande envergadura, contando com navios-tanque, navios-transporte de munição, navios-transporte de produtos frescos, navios-oficina, até mesmo diques-flutuantes com capacidade de receber submarinos. A tais navios é preciso acrescentar navios de comando e controle, além de navios de coleta de dados de inteligência.

351. Classificação das marinhas

A complexidade crescente das marinhas impõe uma repartição parcimoniosa dos recursos disponíveis, sempre insuficientes. Uma marinha pode privilegiar um componente em particular e negligenciar as outras. De repente, a antiga classificação entre marinhas principais e marinhas

secundárias tornou-se caduca. A introdução da categoria de marinha média não resolve o problema. Definitivamente, a Marinha Francesa não pode se comparar com a US Navy. Deve-se então colocá-la no mesmo plano das marinhas grega ou turca, as quais não podem ser enquadradas na mesma categoria das marinhas Líbia ou Argelina? Somos então conduzidos a uma classificação mais precisa.

Michaël Morris propôs uma tipologia das marinhas do terceiro-mundo que distingue seis níveis⁹:

1. *Marinhas regionais*: mais de 15 grandes navios de combate de superfície ou submarinos; possuidoras de todas as categorias de equipamento militar existente no terceiro-mundo (incluída a aviação embarcada); forte capacidade de defesa costeira e capacidade relativa de projeção oceânica.

2. *Marinhas sub-regionais* ou “*de projeção adjacente*”: mais de 15 grandes navios de combate de superfície ou submarinos; possuidoras da maior parte das categorias de equipamento militar existente no terceiro-mundo (excluindo-se aviação embarcada); forte capacidade de defesa costeira e capacidade limitada de projeção oceânica além da zona econômica exclusiva.

3. *Marinhas de defesa de área*: de 6 a 15 grandes navios de combate de superfície ou submarinos; possuidoras de várias categorias de equipamento militar; forte capacidade de defesa costeira limitada à zona econômica exclusiva.

4. *Marinhas costeiras*: de 1 a 5 grandes navios de combate de superfície ou submarinos; equipamentos militares em quantidade restrita; boa capacidade de defesa costeira e capacidade limitada de projeção ao interior da zona econômica.

5. *Marinha de vigilância*: nenhum grande navio de combate, apenas navios-patrolha com capacidade para lançar mísseis e capacidade de patrulhar águas territoriais.

6. *Marinhas simbólicas*: sem navios-patrolha, somente vedetas; sem capacidade efetiva de controlar águas territoriais.

9 Michaël Morris, *Expansion of Third World Navies*, New York, St Martin's Press, 1985.

Esta classificação tem o grande inconveniente de ser muito precisa. Por um lado, se ela visa abranger todos os tipos de marinha existentes, é necessário acrescentar-lhe pelo menos três categorias suplementares, o que seria demasiado. Por outro, a distinção entre as marinhas regionais e sub-regionais ou, entre as marinhas costeiras e as marinhas de vigilância, está longe de ser clara quanto sugere Morris. Ele escolheu um indicador quantitativo, cômodo, mas frágil. Certas marinhas aplicam o essencial de seus créditos em investimentos, economizando tanto quanto possível nas despesas de funcionamento. Resultado lógico: um bom número entre elas não passa de um embuste, apinhadas de navios, por vezes, imponentes, mas sem um real valor militar, pois são obsoletos e guarnecidos por tripulações com formação teórica e prática insuficiente.

A introdução de critérios de avaliação qualitativos destruiu a aparente objetividade que preconiza a classificação proposta por Morris. Entretanto, ela não resultou em uma hierarquização mais arbitrária. Ao contrário, ela se esforça para apresentar um quadro mais realista do valor das marinhas em função do seu material, além da adaptação das mesmas às missões que lhe são atribuídas e ao real nível de qualificação dos marinheiros. Não parece necessário multiplicar as categorias, pois se correria o risco de cair em controvérsias sem fim. Pode-se, entretanto, propor uma hierarquia em seis níveis, inspirada naquela dos navios de linha das marinhas a vela.

1. *Marinha(s) de primeiro nível*: pode-se chamá-las de marinhas globais: seu potencial se conta em milhões de toneladas, elas dispõem de todas as categorias de armamentos e de equipamentos existentes, e estão aptas a cumprir todas as funções de dissuasão (com uma forte capacidade de retaliação) e de intervenção em escala global. Uma única marinha preenche todas essas condições. Trata-se, evidentemente, da U.S. Navy, que dispõe de um potencial formidável em todas as categorias: navios de combate, navios anfíbios, navios de apoio etc. Além de uma rede de bases que lhe permite desdobrar com meios poderosos em qualquer teatro de operações. A guerra contra o Iraque forneceu um admirável exemplo. Até os anos 1980, a marinha soviética poderia ocupar um lugar nessa categoria, pois seu potencial era equivalente ao da sua rival norte-americana, na maior parte das categorias, uma vez que ela adquiria a componente que lhe faltava (aviação embarcada) e tinha provado ser capaz de operar em escala global. Os exercícios Okean II, em 1975, foram realizados simultaneamente em todos os oceanos e ela manteve uma presença permanente no Oceano Índico, nos mares da China ou no Atlântico Sul. Entretanto, seus meios logísticos continuavam fracos, sua rede

de bases era dramaticamente insuficiente, e sua capacidade de projeção de poder a grande distância não era digna de seu nível (pouca quantidade de grandes navios anfíbios, sem aviação embarcada operacional) ¹⁰. Portanto, a sua permanência nesta categoria era frágil. Atualmente, após a desintegração da União Soviética, a Marinha Russa não se enquadra mais no nível de marinha global, apesar de possuir um potencial teórico imponente.

2. *Marinhas de segundo nível*: pode-se dizer que são também marinhas com capacidades globais, com uma força oceânica (porém mais limitada que as precedentes), uma presença reduzida sobre todos os oceanos, e os meios de intervir ocasionalmente além de seu ambiente regional, como os britânicos o fizeram nas Malvinas em 1982. Além da Marinha Russa, que seria necessária enquadrar nesta categoria (com muita hesitação), existem mais duas: a Royal Navy ¹¹ e a Marinha Francesa¹².

3. *Marinhas de terceiro nível*: são marinhas regionais sem capacidade de dissuasão nuclear, mas com uma forte capacidade de operar em um teatro oceânico. Podemos classificar nesta categoria as marinhas sem porta-aviões, mas possuidoras de esquadras e submarinos numericamente abundantes e de muito boa qualidade, e as marinhas que conseguiram dotar-se de uma esquadra respeitável, organizada em torno de um porta-aeronaves. Conta-se neste nível, uma meia dúzia de marinhas.

4. *Marinhas de quarto nível*: são as marinhas sub-regionais, com meios em quantidades inferiores que as precedentes, mas ainda capazes de intervir em alto-mar. Não dispõem de porta-aeronaves, e têm um número reduzido de grandes navios de superfície ou de submarinos. A maior parte dessas marinhas é obrigada a optar entre a compra de navios de segunda mão ou navios leves, o que acarreta automaticamente a sua classificação no nível inferior.

5. *Marinhas de quinto nível*: São as marinhas costeiras, mas que podem possuir um bom valor militar, cada uma estando adaptada a um tipo de teatro e a missões específicas. A Marinha Belga, por exemplo, fornece à OTAN um apoio respeitável em meios de guerra de minas; a Noruega e a Suécia deram prioridade aos submarinos etc. Elas dispõem de um número bastante limitado de grandes navios de combate. O instrumento privilegiado dessas marinhas

10 Cf Hervé Coutau-Bégarie, *La Puissance maritime soviétique*, Paris, IFRI-Économica, 1983.

11 Entre os numerosos estudos que lhe têm sido consagrados, os mais interessantes são o ensaio histórico de Eric Grove, *From Vanguard to Trident* e o ensaio prospectivo de Sir James Cable, *Britain's Naval Future*, Annapolis, Naval Institute Press, 1982 (já antigo, mas muito inteligente para ser velho).

12 Ao inverso de sua rival britânica, ela não tem mais sido objeto de estudos aprofundados (além dos históricos): podemos incriminar, à escolha, a mentalidade continental dos franceses ou a dificuldade de acesso às informações.

é, portanto, o navio-patrolha rápido equipado com mísseis antinavio, que teve uma difusão rápida no decorrer da década de 1970, em especial no terceiro mundo: 450 unidades em serviço em 1987, três vezes mais do que em 1970. Estes navios-patrolha representam a metade da capacidade dos meios navais do terceiro-mundo. Este crescimento teve, posteriormente, uma desaceleração por razões econômicas.

6. *Marinhas de sexto nível*: são forças de polícia desprovidas de verdadeiro potencial militar. Elas dispõem de vedetas, de navios-patrolha ou de navios de guerra de minas, capazes de assegurar uma vigilância limitada das águas territoriais e da zona econômica exclusiva.

Fora da classificação, pode-se recensar certo número de marinhas simbólicas, cujos meios são irrisórios e que mal conseguem controlar suas próprias águas territoriais. Mesmo que seu valor militar seja nulo, elas servem como uma representação de soberania. No acordo entre Israel e a OLP sobre Gaza e Jericó, a OLP obteve a criação de uma força marítima de polícia composta de 8 lanchas com tonelagem inferior a 30 toneladas e com velocidade inferior a 20 nós. Esta proliferação extrapola o nível estatal: certos movimentos de guerrilha estão dotados de lanchas (por exemplo, os movimentos eritréio e somaliano) que representam uma real ameaça ao tráfego nos mares estreitos. Os piratas têm a tendência de, por vezes, ultrapassar o estágio “artesanal” para se dotar de navios mais fortemente armados.

SEÇÃO II – AS MISSÕES

352. Complexidade da estratégia marítima

O armamento nuclear produziu uma reviravolta de amplitude extraordinária na estratégia, colocando em primeiro plano a dissuasão ao invés da ação. Evidentemente, a dicotomia não é tão simples, a dissuasão sempre existiu antes da existência do armamento nuclear. A história da Royal Navy oferece um bom exemplo e o Almirante Tirpitz foi o primeiro a fundamentar uma política na idéia de dissuasão, com a sua teoria do risco¹³. Atualmente, a história do armamento nuclear encontra-se, até certo ponto, em transformação, pouco a pouco em decorrência dos seus aperfeiçoamentos tecnológicos, em instrumento de ação (supra nº 261).

A Marinha, instrumento de ação, vem, progressivamente, transformando-se na “ponta de diamante” da dissuasão.

¹³ Jonathan Steinberg, *Yesterday's Deterrent. Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet*, Londres, MacDonald, 1965. A idéia central era dispor de uma esquadra suficiente para dar à Alemanha uma liberdade de ação enquanto potência mundial, sem que isso fosse percebido pela Grã-Bretanha como um atentado à sua segurança.

Essa expansão do nuclear não é a única. Progressos tecnológicos em todas as áreas já haviam acarretado, bem antes de 1945, uma alteração geoestratégica fundamental, a interpenetração dos meios terrestre e marítimo que, anteriormente, eram nitidamente diferenciados. A diferença de status jurídico-político (o mar era *res nullius*) não representava mais do que traduzir a incapacidade de terra em agir no mar além do alcance das baterias de costa. O avião possibilitou, pela primeira vez que a terra tivesse um meio para agir no meio marítimo e vice-versa. Além disso, diversos eventos permitiram, finalmente, o incremento das operações contra a terra a partir do mar, o que, na época da marinha a vela, era praticamente impossível. **Em vez de permanecer limitada ao seu ambiente específico, a guerra marítima encontrou-se englobada em uma estratégia geral**, à qual ela teve que, frequentemente, contra a sua vontade, submeter-se: a fusão dos ministérios da Guerra e da Marinha, no conjunto de ministérios unificados pela Defesa, testemunha, de maneira simbólica, esta evolução. **À guerra naval propriamente dita se agrega, agora, uma utilização direta do poder marítimo contra terra.**

Além disso, outra grande reviravolta ligada à revolução nuclear, mas que a superou, foi a relativa estabilidade do sistema estratégico nos escalões superiores, a qual teve por corolário, quase obrigatório, uma instabilidade crescente nos escalões inferiores. O que quer dizer que na impossibilidade de uma guerra central, respondeu-se com a ativação de estratégias indiretas, visando a contornar “os santuários” gerados pela dissuasão (supra item nº 270). A fragmentação ao extremo do sistema internacional, devido à desintegração dos grandes impérios coloniais, favoreceu tais empreitadas, multiplicando os focos potenciais de crises. **A estratégia naval se vê assim flanqueada por uma diplomacia naval** cada vez mais intensa, que se exerce de maneira quase permanente, mas que se manifesta naturalmente, de maneira espetacular, em caso de crises públicas.

O resultado dessas formidáveis transformações é uma estratégia marítima moderna extremamente complexa. Até a Segunda Guerra mundial, a guerra no mar se limitava, no fim das contas, à busca do controle das comunicações marítimas. Atualmente, as esquadras têm missões muito mais diversificadas, para as quais várias classificações têm sido propostas.

353. Classificação das missões: um enfoque francês

O Almirante Duval sugeriu uma trilogia¹⁴:

14 Almirante Marcel Duval, « Les nouveaux aspects de la stratégie maritime », em *Objectif mer*, Paris, Ifremer, 1985, p. 90 e pp. 172-175.

1. Ação contra as forças: é a antiga guerra de esquadras, ampliada atualmente para a teoria de que a guerra marítima se desenvolve em três dimensões.

2. Ação contra os interesses: é a antiga guerra de corso, cuja amplitude aumentou, imensamente, devido à “explosão” do tráfego marítimo.

3. Ação contra terra: esta opção conheceu, também, uma transformação decisiva. Até o século passado, não era possível visualizar mais do que bombardeios navais, incômodos para o adversário, mas incapazes de produzir resultados decisivos. As esquadras modernas passam a poder desembarcar verdadeiros exércitos, até mesmo construindo portos artificiais, caso seja necessário.

A essas renovadas missões tradicionais, adicionam-se atualmente três novas missões:

4. Gestão da dissuasão, que o Almirante Duval associa com a antiga teoria da “esquadra em potência” (*fleet in being*): “não fazer nada, mantendo-se pronto para agir”. Evidentemente há uma mudança de natureza, com o advento do armamento nuclear.

5. Manobra de crise: as marinhas não são mais somente marinhas de guerra, seu ambiente normal é o da “guerra fria”, no passado recente, e o das crises regionais, na atualidade.

6. Proteção das zonas econômicas exclusivas e das instalações off-shore, extensão da tradicional missão de vigilância e de defesa de áreas litorâneas.

354. Classificação das missões: enfoque norte-americano

O Almirante Zumwalt, antigo chefe da U.S. Navy, propôs uma tetralogia que foi sistematizada em 1974 pelo Almirante Turner, em um artigo célebre¹⁵:

1. Dissuasão: as marinhas participam da dissuasão nuclear, antes com porta-aviões dotados de bombas nucleares, hoje de maneira central com submarinos que não assumem nenhuma missão convencional. Antes limitados a ataques contra cidades devido à falta de precisão de seus mísseis, os submarinos estratégicos adquirem progressivamente uma capacidade contra alvos de valor e contra forças com mísseis cada vez mais precisos, dotados de cabeças

15 Almirante Turner, « Missions of the US Navy », *Naval War College Review*, Janeiro-fevereiro de 1974.

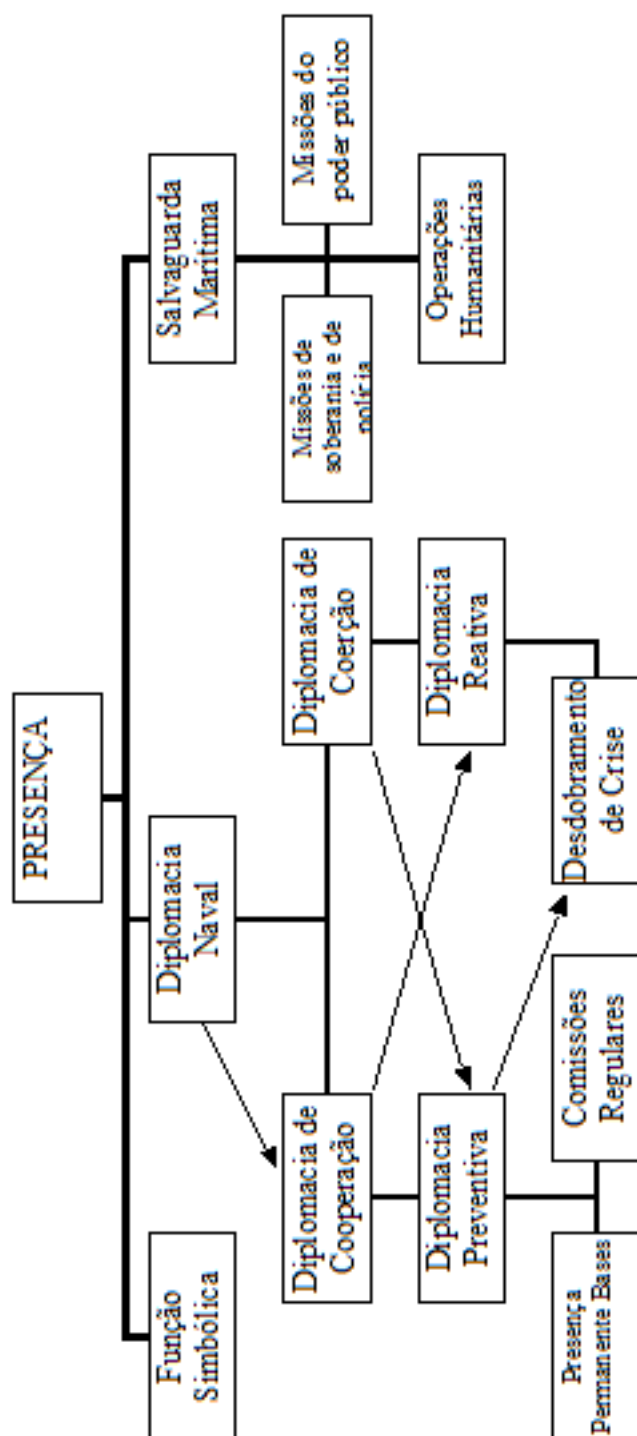
de combate independentes MIRV (SSN23 russo, Trident americano, M45 francês). A sua quase invulnerabilidade não parece ser questionada num futuro próximo. Os progressos da detecção têm sido compensados pelo aumento do alcance de seus mísseis (com o crescimento proporcional de suas zonas de patrulha) e os progressos da discrição.

2. Domínio dos mares: é a missão tradicional de controle das comunicações marítimas, que o mais forte vai se esforçar para conquistar, conservar e explorar por meio do bloqueio, e que o mais fraco vai se esforçar para lhe retirar. É a dimensão tradicional, puramente naval, da guerra no mar. Ela se compõe de duas categorias fundamentais descritas anteriormente: o domínio dos mares, de essência positiva, e a negação do uso dos mares ao inimigo, de essência negativa.

3. Projeção de poder: é a utilização do domínio dos mares contra terra. Ela pode ocorrer na forma de bombardeios por artilharia naval na zona costeira (o encouraçado New Jersey foi assim empregado na Coreia, no Vietnã, o Missouri e o Wisconsin no golfo Pérsico) ou pela aviação embarcada (do ataque do General Doolittle contra Tóquio em 1942, ao ataque contra Trípoli em 1986, os exemplos são numerosos), ou por lançamento de mísseis de cruzeiro, como aqueles regularmente lançados contra o Iraque pelos navios da US Navy, de 1992 a 2003. Em um patamar superior, estão as operações anfíbias: a Segunda Guerra mundial testemunhou desembarques gigantescos na África do Norte, na Sicília, na Normandia, no Pacífico etc. Tais operações foram repetidas no pós-guerra, em uma escala, evidentemente, mais modesta, em Inchon (1950) e nas Malvinas (1982), por vezes, por poderes navais secundários (Irã, no golfo Pérsico em 1971, Turquia em Chipre, em 1974, China e Vietnã, nas ilhas do mar da China meridional diversas vezes entre 1974 e 1989) ¹⁶.

Com a desintegração dos impérios coloniais e, em seguida, com o relaxamento progressivo dos laços entre os novos estados e suas antigas metrópoles, a presença militar das potências imperiais é reduzida ao mínimo e o elemento marítimo passa a ser o vetor privilegiado para uma intervenção em caso de crise. Não há necessidade de vislumbrar a hipótese de uma guerra geral para admitir a importância de projeção de poder. Os conflitos mais limitados, como a guerra das Malvinas ou as guerras do golfo, demonstraram a permanência e sua pertinência.

16 M.H.H. Evans, *Amphibious Operations. The Projection of Sea Power Ashore*, Londres, Brassey's, 1990.



4. Presença: “*Se a atividade em si mesma não é nova, o nível de atenção dispensada, certamente o é*”¹⁷. Frequentemente, ela era representada por meio de manifestações bastante brutais e primitivas, cujo símbolo permanece as “canhoneiras carregadas, da polícia costeira do Império Celeste”. Estas demonstrações rústicas eram geralmente eficazes, uma vez que os meios de resposta adversários eram nulos. As coisas mudaram hoje em dia. O sistema internacional não permite mais o emprego da força bruta que deve ser dissimulada e sustentada por um discurso justificativo. Desde então, antes de passar ao ato, são utilizadas toda uma série de escalões intermediários que qualificamos por vezes de manobra de crise, nomenclatura empregada de forma particularmente infeliz. Os cenários são extremamente diversos e, atualmente, é necessário distinguir uma diplomacia de cooperação e uma diplomacia de coerção, cada uma podendo ser preventiva ou reativa, rápida ou lenta, intensa ou discreta etc¹⁸. A diplomacia naval é exercida permanentemente, sob diversas formas, que vão desde a clássica demonstração de intimidação à ocupação pela força de ilhas ou arquipélagos, ou pelo bombardeio de represália (Líbano, Líbia), a projeção de poder substituindo então a simples presença.

355. Estratégia naval e estratégia geral

Essas tipologias são sensivelmente diferentes: poder-se-ia dizer que a do Almirante Duval é mais “naval” e a do Almirante Zumwalt tem um tom mais “interforças”. Apesar de suas divergências de enfoque, elas têm em comum destacar a inclusão da antiga estratégia naval em uma estratégia geral.

Na prática, não se trata de uma novidade radical. A diplomacia naval não é uma invenção pós-Segunda Guerra mundial. Ela já era praticada nos séculos XVIII e XIX pela Royal Navy¹⁹, pela Marinha Francesa²⁰, eventualmente por outras marinhas²¹, de maneira usual e frequente. A projeção de poder também não estava ausente: a falta de meios especializados, as dificuldades logísticas não impediram várias operações de desembarque desde os tempos mais remotos²²: De fato, os fracassos foram muito mais numerosos do que os sucessos. Os

17 Geoffrey Till, *Maritime Strategy and the Nuclear Age*, p. 211.

18 James Cable, *Gunboat Diplomacy 1919-1991*, Londres, Macmillan, 3ª edição, 1994 ; Ken Booth, *Navies and Foreign Policy*, Londres, Croom Helm, 1976; Bradford Dismukes e James M. McConnell, *Soviet Naval Diplomacy, 1967-1976*, New York, Pergamon Press, 1979.

19 Cf. C. I. Hamilton, “Naval Power and Diplomacy in the Nineteenth Century”, *The Journal of Strategic Studies*, maio de 1980.

20 Cf. Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III*.

21 Cf. Mariano Gabriele, *Marina e diplomazia a metà ottocento*, Roma, Rivista marittima, 1996.

22 Cf. Merrill L. Bartlett, *Assault from the Sea. Essays on the History of Amphibious Warfare*, Annapolis, Naval Institute Press, 1983, e Alfred Vagts, *Landing Operations. Strategy, Psychology, Tactics, Politics from Antiquity to 1945*, Harrisburg-Washington, Military Service Publishing, 1946.

britânicos tiveram sua parte até Antuérpia (1809) e os aliados ainda puderam verificá-lo nos Dardanelos (1915). Os meios para realizar um desembarque à viva-força contra um inimigo solidamente instalado simplesmente faltavam. Mas houve também sucessos, mesmo nos casos de operações de grande envergadura. Basta lembrar da guerra da Criméia (1856). A ação da potência marítima se fazia presente, claro que de maneira mais fraca do que os sucessores de Mahan o proclamaram, apesar disso de maneira sensível, inclusive contra países que se podia pressupor estarem protegidos. A guerra da Criméia é um bom exemplo dos efeitos do bloqueio sobre uma potência dita continental. Em 1855, as exportações russas não são mais do que um quinto do que eram antes da guerra, acarretando um déficit comercial e sobretudo uma perda de receitas aduaneiras geradoras de déficit orçamentário, o qual é maximizado pelo recurso da emissão de moeda, fonte de inflação²³. A distinção entre potências marítimas e potências continentais é apenas um clichê que disfarça uma realidade muito mais complexa.

A estratégia marítima contemporânea não apresenta, então, além da dimensão nuclear, mudança de natureza em relação à estratégia marítima clássica. As reviravoltas tecnológicas permitiram, simplesmente, ao instrumento naval multiplicar seu efeito contra terra. A estratégia marítima teórica leva em conta essas modificações e traduz, também, uma melhor tomada de consciência da sua integração em uma estratégia geral e da extensão da estratégia para além dos tempos de guerra.

O surgimento da globalização anuncia novas mudanças, com a importância cada vez maior dada a missões de patrulha, de luta contra o tráfico de todos os gêneros (drogas, imigração ilegal etc), de preservação do meio ambiente, de defesa da soberania do Estado sobre seu espaço marítimo e sobre os recursos da zona econômica exclusiva ou de sua plataforma continental. A Marinha Francesa assumiu essa mudança com o novo conceito de salvaguarda marítima recentemente proposto pelo Almirante Battet²⁴. Ele não traduz uma militarização da ação do Estado no mar, como já denunciaram alguns críticos, mas sim uma nova realidade: as antigas missões de serviço público, geralmente limitadas à zona costeira, podem a partir de então, ser conduzidas muito longe em alto-mar (os dispositivos de vigilância contra a imigração clandestina se estendem até o Mediterrâneo oriental, em colaboração com a Marinha Italiana) e mobilizam um número cada vez maior de meios (perto de um terço da atividade total da Marinha Francesa). A tendência deverá se acentuar nos próximos anos. Ela apresenta problemas de ordem prática e teórica em termos de meios, com a substituição de um critério positivo (a

23 C.I. Hamilton, "Anglo-French Seapower and the Declaration of Paris", *International History Review*, maio de 1992, p. 177.

24 Almirante Jean-Louis Battet, « Le nouveau concept de sauvegard maritime », *Revue maritime*, novembro de 2002.

salvaguarda) aos habituais critérios negativos (ação contra...) da estratégia. Um exemplo suplementar das transformações em andamento, cuja teoria ainda necessita ser elaborada²⁵.

25 Cf. Um primeiro ensaio em Sam J. Tangredi (ed.), *Globalization and Maritime Power*, Washington, National Defense University, 2002.

