



# O PENSAMENTO ESTRATÉGICO BRASILEIRO-PROJEÇÃO DE NOSSA MARITIMIDADE NA ESTRATÉGIA NACIONAL

Ibsen Gusmão Câmara

*Vice-Almirante, vice-chefe do Estado-Maior das Forças Armadas.*

## A vocação marítima do Brasil

**T**al como alguns outros Estados favorecidos por grandes áreas terrestres contínuas e fácil acesso aos oceanos, o Brasil exhibe, simultaneamente, características de continentalidade e maritimidade.

Sua caracterização continental se evidencia pela extensa superfície territorial terrestre, abrangendo mais de 8,5 milhões de quilômetros quadrados, plenamente utilizáveis, embora não homogeneamente ocupados e aproveitados. Em número de países limítrofes, dez ao todo, somente é excedido pela URSS. A integração dessa área imensa em uma única unidade política e econômica é possibilitada por uma razoável rede viária, densa nas zonas mais povoadas, rarefeita em outras, porém suficientemente ramificada para interligar todos os principais centros populacionais do País e propiciar comunicações terrestres com as nações limítrofes, excetuado apenas o Suriname.

Se a continentalidade é evidente, não menos significativas, embora talvez mais obscurecidas, são as indicações de maritimidade. O próprio fato de ter sido o Brasil descoberto e colonizado através do mar as acentua. Durante séculos, a civilização brasileira concentrou-se em núcleos dispersos ao longo de um litoral com mais de 6.500 quilômetros, atuando como pontos de apoio e dispersão para a colonização das áreas interioranas mais próximas. A própria ocupação, esparsa e descontínua, das bacias do Amazonas e do Paraguai se fez, inicialmente, por via hidroviária, como extensão da navegação marítima. Ainda hoje, a calha principal da Bacia



Amazônica é trafegada regularmente por numerosas embarcações oceânicas de grande porte, como se fora um prolongamento da costa.

Mesmo à época da II Guerra Mundial, há pouco mais de três décadas, a comunidade nacional fraccionava-se em um arquipélago de regiões semi-isoladas, no qual, devido à precariedade prevaemente das ligações viárias terrestres, as comunicações se processavam quase exclusivamente através do mar.

Hoje, mercê de um vigoroso e persistente esforço de abertura de estradas e de interiorização, a situação alterou-se consideravelmente, e a velha idéia da "Marcha para o oeste" concretizou-se afinal. Levas populacionais consideráveis vêm ocupando, algo desordenadamente, os vazios demográficos do centro-oeste brasileiro e todas as regiões se encontram interligadas por vasta malha de vias interiores, faltando-lhes apenas adensamento para que todo o território nacional seja facilmente atingível. Mesmo assim, a dependência do mar não se reduziu e, paradoxalmente, hoje é ainda mais crítica e acentuada do que o foi no passado, quando as exigências de uma sociedade basicamente agrícola podiam ser atendidas mais facilmente com recursos e produtos locais.

Se analisarmos a situação geográfica do Brasil e seu relacionamento com as demais nações, constataremos que todo o país, sob o aspecto econômico, é virtualmente uma grande ilha. O próprio continente sul-americano, onde ele se engasta, é separado das outras massas terrestres por extensos oceanos e situa-se a grandes distâncias das demais áreas produtoras e consumidoras do planeta. No seu interior, as ligações terrestres do Brasil com os polos políticos e econômicos dos países vizinhos são precárias ou inexistentes em toda a imensa fronteira da Guiana Francesa ao Peru, posto que, nesses países, as comunidades fronteiriças são total ou parcialmente isoladas das suas áreas costeiras mais desenvolvidas. Nessa extensa região o comércio internacional realizado pelo Brasil, através de vias interiores, é meramente marginal. As ligações terrestres do Brasil com seus vizinhos, cruzando as fronteiras, melhoram ao sul de Corumbá e se tornam razoavelmente expressivas em relação à Bolívia, Paraguai, Uruguai, Argentina e Chile, mas, ainda assim, o tráfego marítimo permanece como via de transporte essencial quanto aos três últimos.

Excetuando-se um desprezível percentual de trocas comerciais realizadas por via aérea, o comércio exterior do Brasil com todos os demais países do globo depende inteiramente do tráfego marítimo.

Sua expansão, nos três últimos lustros, vem-se mostrando notável, crescendo de 33 milhões de toneladas, em 1963, para 144 milhões em 1977. Desse último valor, a parcela de 137 milhões, ou seja, mais de 95%, corresponde a mercadorias transportadas pelo mar, que em sua quase totalidade não poderiam sê-lo de outra forma. Esse fato demonstra cabalmente a importância vital para o País das comunicações marítimas.

Por sua importância estratégica ímpar, o petróleo sobressai destacadamente nas importações brasileiras, participando com um total de 41,2 milhões de toneladas em 1977, cerca de 68% de todas as importações. Em conjunto, petróleo, carvão, fertilizantes, metais e produtos químicos, todos essenciais à economia nacio-



nal, correspondem a 90% das importações brasileiras. Em uma situação de emergência, na qual o tráfego marítimo fosse interrompido, apenas uma pequena proporção dessas importações vitais poderia ser compensada pela produção interna.

Das exportações brasileiras, em peso, 93% são realizadas por via marítima e as mercadorias dispersam-se pelos mais diversos portos de destino, em todos os continentes, destacando-se porém os da Comunidade Econômica Européia e do Japão, que importam em conjunto 64% do total.

Os países com os quais o Brasil faz trocas por via terrestre — Argentina, Uruguai, Chile, Paraguai e Bolívia — representam apenas 4,4% do comércio exterior, neste montante incluída a parcela transportada por mar. O comércio terrestre com esses países, em termos relativos, é obviamente insignificante.

Tais dados demonstram, de forma irrefutável, a tese inicial de que, sob os aspectos econômicos, o Brasil é um país ilhado e completamente subordinado à manutenção do tráfego marítimo, que, caso interrompido, levaria a nação a rápido colapso. A dependência do mar assume novas conotações com a presente crise energética, a qual está a exigir um esforço redobrado de exportação, sem o que não se obterão as divisas indispensáveis para cobrir os crescentes e sucessivos aumentos do custo do petróleo, base de todo o sistema nacional de transporte e de parte ponderável da produção industrial.

Para uma mais adequada visualização do comércio exterior brasileiro, visto sob o prisma da dependência do mar, é conveniente examinar-se a densidade do fluxo de tráfego nas principais rotas marítimas. Os dados pesquisados, relativos aos anos de 1976, 1977 e 1978, mostram que, consideradas apenas as embarcações acima de mil toneladas, a quantidade de navios/dia nos trechos considerados, em termos percentuais é a indicada a seguir:

• Santos—Saliente do Nordeste . . . . .	38,8%
• Saliente do Nordeste—África do Norte e Europa . . . . .	25,8%
• Santos—Cabo da Boa Esperança . . . . .	11,8%
• Santos—Rio da Prata . . . . .	9,1%
• Foz do Amazonas—América Central e Norte . . . . .	7,7%
• Saliente do Nordeste—Foz do Amazonas . . . . .	6,8%

A análise evidencia, com nitidez, a importância primordial para o Brasil das rotas transoceânicas e a densidade do fluxo no tráfego interamericano costeiro, à exceção do trecho Santos—Saliente do Nordeste, no qual se concentra o maior número de navios. Essa constatação é interessante, porquanto os planejamentos para a defesa do tráfego marítimo feitos sob a égide do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR) se referem precipuamente às rotas interamericanas, que não são as mais utilizadas pelo país. Vale realçar que a rota Santos—Cabo da Boa Esperança, representando cerca de 12% do total, tem peculiaridades importantes, porque através dela recebemos 70% de todo o petróleo por nós consumido e efetuamos o maior volume de trocas com o Extremo Oriente, equivalente estas, em peso, a 18% de todo o comércio exterior brasileiro. Acresce ainda, a peculiaridade



de ser essa rota de interesse quase exclusivo do Brasil e do Japão e, portanto, irrelevante para as demais Potências Ocidentais, fato esse muito significativo na eventualidade da ocorrência de conflitos bélicos que venham afetar o fluxo do tráfego marítimo brasileiro.

No estudo da vocação marítima do País, não deve ser desconsiderada a cabotagem e a exploração dos recursos do mar. Em valores comparativos, o transporte marítimo de cabotagem é pouco expressivo, cabendo-lhe apenas 7,6% do total das cargas movimentadas internamente, enquanto às rodovias tocam 78,8%, uma imensa e perigosa distorção, se for considerado que o país importa elevadíssima proporção do petróleo que utiliza. Não obstante essa baixa participação percentual da cabotagem no transporte interno, torna-se necessário lembrar seu importante papel na distribuição de grãos totalizando 17,6 milhões de toneladas em 1977, dos quais 68% correspondem ainda a petróleo e derivados, para os quais o transporte por outros meios, seria inteiramente antieconômico. Assim, todo o sistema interior de transportes do País é direta ou indiretamente dependente do mar, por ser acionado quase exclusivamente por derivados de petróleo, importado por via marítima ou redistribuído ao longo do litoral pela cabotagem. Apenas uma ínfima parcela desse petróleo é produzido em terras brasileiras e transportado, independentemente do mar, das refinarias para os pontos de distribuição, por via terrestre ou fluvial.

Quanto aos recursos do mar e sua influência na vocação marítima do País, somente merecem destaque especial a pesca e a exploração de petróleo na margem continental. Em relação à primeira, as águas circunvizinhas não são particularmente piscosas e a produção nacional de pescado é relativamente modesta, em termos econômicos e alimentares, restringindo-se essencialmente à pesca costeira, de caráter quase artesanal e que pouco significa quanto à dependência do mar. As jazidas submarinas de petróleo, contudo, crescem de importância de ano para ano e, no estágio atual do conhecimento geológico do País, tudo está a indicar que nelas repousam nossas maiores esperanças de uma redução substancial da enorme dependência petrolífera do exterior, que atingiu 84% das necessidades globais no ano de 1978. A complexa tecnologia marítima apresenta problemas vinculados à defesa militar dos alvos estáticos e valiosos que representam as estruturas de exploração submarina, problemas esses ainda não solucionados a contento, são aspectos importantes a considerar na análise de nossa sujeição às atividades marítimas.

### Considerações estratégicas sobre o Brasil

A maritimidade do Brasil deve também ser pesquisada à luz de reflexões geopolíticas e das suas vulnerabilidades no mar.

Em relação ao tráfego marítimo mundial, considerada sua presente configuração, ocupamos um posicionamento geográfico de interesse excepcional. As crescentes necessidades de insumos básicos e de petróleo por parte dos países industrializados, o aumento das dimensões e do número de navios utilizados no comércio internacional, os repetidos conflitos ocorridos no Oriente Médio, a permanente instabilidade política dessa região, e as limitações quanto à navegabilidade dos canais



de Suez e Panamá, induziram, nos dois últimos decênios, uma ampla reformulação do tráfego marítimo mundial e do posicionamento, mas também algumas rotas, de importância secundária no passado, tornaram-se vitais em poucos anos. Entre elas, sobressaem particularmente aquelas que, contornando a África e o Cabo da Boa Esperança, dirigem-se à Europa e América do Norte. O Atlântico Sul, antes uma área marítima remota e de pouca relevância estratégica, passou a focalizar as preocupações das grandes potências marítimas, em paralelo com o Atlântico Norte e seus mares periféricos, já intensamente utilizados antes.

Com sua costa imensa, o Brasil é o único país cuja fronteira marítima se volta para os dois segmentos do Atlântico, fisicamente definidos pelo estreitamento existente entre os Salientes do Nordeste Brasileiro e do Nordeste Africano. A par dessa particularidade, de elevada significação estratégica, o Saliente do Nordeste constitui um trampolim para a África, tal como foi sobejamente comprovado na Segunda Guerra Mundial e controla a Ilha de Fernando de Noronha, situada a cerca de 350 quilômetros da costa, exatamente no cruzamento das rotas marítimas que ligam o Cabo da Boa Esperança à América do Norte e à América do Sul, ao Mediterrâneo e à Europa. A ilha, por seu posicionamento e condições topográficas, pode constituir-se em excelente base avançada para operações aeronavais e alarme antecipado. A importância do Saliente do Nordeste e de Fernando de Noronha avultar-se-á, na medida em que os países da Costa Oeste da África e as Ilhas de Cabo Verde tornarem-se politicamente pouco confiáveis para os estrategistas do Bloco Ocidental ou passarem efetivamente para a esfera de influência política e militar da URSS.

Dever-se-á também atentar para o fato de que o litoral brasileiro é particularmente bem dotado de portos com águas profundas e áreas de abrigo, o que raramente ocorre na orla oceânica dos outros países sul-americanos. Acresce a isso que a avançada indústria naval brasileira, associada às características supracitadas, oferece potencialidades de apoio inexistentes em todos os demais países atlânticos, à exceção dos EUA e os da Europa.

Sob todos os aspectos acima, o Brasil ocupa uma posição estratégica ímpar no Atlântico Sul. Pode-se admitir que, na eventualidade de um conflito de proporções amplas, no qual a defesa das linhas de comunicação marítima venha a tornar-se fundamental para o Bloco Ocidental, ações militares sejam por este desencadeadas nas costas africanas, para garantir seu uso e negá-lo ao inimigo; porém, mesmo considerando essa possibilidade, a importância do Brasil para o controle Sul permanecerá destacada e dever-se-á ter sempre presente que seu posicionamento estratégico poderá forçá-lo a envolver-se em conflitos de tal natureza, dos quais de início não participe, ainda que contrariando seus interesses nacionais. Em tais circunstâncias e, especialmente na eventualidade de a África escapar ao controle ocidental, a neutralidade brasileira estará sempre sob ameaça.

Envolvendo-se o País em um conflito desse tipo, seu condicionamento marítimo far-se-á sentir de várias formas. Há a considerar, primeiramente, as substanciais alterações ocorridas no quadro estratégico desde a II Guerra Mundial e o fato de que o Atlântico, ao Sul do Equador, provavelmente não mais será um teatro de guerra secundário, onde as operações submarinas e anti-submarinas sejam as únicas



de vulto. Na eventualidade de um estado de beligerância Leste-Oeste, a URSS poderia contar, a princípio, com algo em torno de 230 navios de superfície com porte igual ou superior a fragatas e cerca de 400 bombardeiros de longo alcance da aviação naval, além de 260 submarinos de ataque. Mesmo admitindo-se a necessidade de dividir esses navios por vários teatros de guerra e reconhecendo as dificuldades de natureza logística, que inevitavelmente ocorreriam, ações aeronavais e de superfície seriam prováveis no Atlântico Sul, além das submarinas. Existindo bases hostis em costas africanas, o Brasil tornar-se-ia particularmente vulnerável a ataques por forças aeronavais, em virtude de sua relativa proximidade da África, de seu extenso litoral, da dificuldade em patrulhá-lo e defendê-lo com meios escassos, da concentração próxima ao mar de objetivos de interesse militar praticamente desprotegidos, da possibilidade de minagem de quaisquer de seus portos pela aviação inimiga e, especialmente, devido às suas vias de comunicação muito longas e diversificadas. Quanto a estas, seria válido argüir que, numa situação de conflito Leste-Oeste, deverá ocorrer profunda reorganização no tráfego marítimo aliado; nossas necessidades básicas de importação e exportação, porém, não poderão ser substancialmente alteradas, sem que a economia nacional entre em crise acentuada.

De todas as vulnerabilidades do Brasil, em qualquer tipo de conflito, envolvendo um inimigo com capacidade naval expressiva, a maior é, sem dúvida, a extrema dependência da importação de petróleo proveniente de áreas distantes, particularmente dos países do Oriente Médio, via África do Sul, que suprem 70% das necessidades globais do País. A essa vulnerabilidade, já por si sumamente inquietante, soma-se a crônica instabilidade política dessas fontes supridoras, cujos destinos escapam às influências de nossa atuação possível.

## Um panorama estratégico para o final do século

As considerações desenvolvidas até esse ponto, evidenciam fartamente a extrema dependência do mar com que o Brasil se defronta. Analisaremos, a seguir, algumas implicações dessa dependência no decorrer dos anos vindouros.

Não são alentadoras as previsões que podem ser feitas para o final do século, com base nos acontecimentos recentes e nas tendências observáveis. Esboçamos, com preocupante nitidez, perspectivas sombrias de crescente distanciamento entre os países ricos e pobres, aguda crise energética, carência progressiva de matérias-primas, explosão demográfica e desordem econômica. Sobre esse panorama quase caótico, verdadeiro caldo de cultura para graves tensões sociais e conflitos de intensidade variada, projeta-se a inflexível determinação dos Estados comunistas, particularmente a URSS, de estender seu regime político e econômico a toda a Humanidade, atendendo ao propósito mais remoto de conquistar liderança sobre a comunidade internacional, desígnios esses apenas timidamente contestados na atualidade pelos Estados não comunistas. É dentro desse ambiente internacional adverso que o Brasil deve crescer e, conseqüentemente, expandir suas atividades marítimas. Para isso, necessitará defendê-las a despeito de quaisquer óbices e atitudes hostis.



O quadro estratégico mundial contemporâneo, como um todo, está fundamentalmente condicionado pelo desenvolvimento dos artefatos bélicos nucleares e de seus vetores. Polarizado nos EUA e na URSS, em virtude da enorme disparidade de sua capacidade destruidora em comparação com a dos demais países nuclearizados, o equilíbrio nuclear e o temor da devastação mútua têm sido os grandes fatores impeditores da eclosão de um conflito de grandes proporções, após a II Guerra Mundial. Embora atuando como fatores de estabilização no relacionamento entre as grandes potências — e, em decorrência, entre as organizações de defesa coletiva remanescentes — o altíssimo custo de um conflito nuclear e o receio de reações imprevisíveis por parte do adversário têm, concomitantemente, atuado como fator desestabilizador em regiões periféricas, nas quais conflitos de inspiração local, vêm assumindo inusitadas proporções pela intervenção, direta ou indireta, de uma ou de ambas as superpotências. Na quase totalidade dos casos, a intervenção tem sido provocada pela vinculação a interesses de expansão comunista sobre outras nações, notadamente aquelas em que o fenômeno político da desnacionalização criou um vácuo de influências, ou propiciou a atuação de fações sob inspiração da filosofia marxista, nas lutas pela Libertação.

A intensa expansão comunista nos anos subsequentes à II Guerra Mundial foi inicialmente contida pela cadeia de pactos e acordos bilaterais, configurados nas organizações de defesa coletiva elaboradas por inspiração dos EUA. À exceção da OTAN e de alguns poucos pactos regionais, ainda válidos e significativos, toda essa estrutura defensiva desintegrou-se sob o impacto dos múltiplos conflitos regionais, das consequências do fenômeno de descolonização, das guerras “por procuração”, da proliferação de novas nações, do gradativo fortalecimento militar da URSS, da ousadia de seu jogo político, face a tibieza ocidental e da determinação com que ela busca alcançar seus objetivos nacionais, tudo constituindo em conjunto uma realidade para a qual as organizações de defesa coletiva ocidentais não foram concebidas.

Um retrospecto dos acontecimentos mundiais, a partir da década dos anos 50, evidencia à saciedade a expansão da influência soviética sobre regiões até então fora de seu controle. A partir do epílogo indefinido da Guerra da Coreia, assistiu-se sucessivamente ao surgimento do regime de Castro, verdadeiro arfete comunista introduzido nas Américas, o desastre militar e político do Vietnã, o estabelecimento da República Popular Democrática do Iêmen, as sucessivas tentativas de penetração mais ou menos bem sucedidas em áreas estratégicas da África, a infiltração nos países árabes do Oriente Médio e no Afeganistão, e as recentes tendências, ainda mal configuradas, de ampliação da influência cubano-soviética no Caribe. Conquanto algumas dessas áreas ou sucessos da expansão comunista não estejam consolidados e possam retroceder, a exemplo do que se verificou no Egito, Indonésia, Somália e Sudão, é interessante procurar analisá-los à luz de suas possíveis implicações quanto ao controle dos mares.

O Poder Naval de qualquer país assenta-se sobre dois pilares — os meios navais e o posicionamento geográfico de suas bases. Quanto ao primeiro, é notório o bem sucedido esforço soviético para a construção de uma marinha gigantesca e bem



equilibrada, hoje dotada de aproximadamente 800 navios com capacidade oceânica. No que se refere ao posicionamento, a Rússia sempre se ressentiu das dificuldades de acesso aos principais oceanos e da divisão de suas forças navais em áreas afastadas e isoladas entre si. A expansão de sua influência no mundo propiciar-lhe-á, afinal, condições favoráveis para exercer pressões políticas e efetuar operações aeronavais nas proximidades de áreas marítimas de alta importância estratégica: Caribe e Canal de Panamá (com base em Cuba), a parte mais estreita do Atlântico (Guiné, Guiné-Bissau, e Cabo Verde), a rota do Cabo (Angola e Moçambique), o golfo Pérsico (Síria, Afeganistão e Iêmen), Suez e Mar Vermelho (Etiópia, Iêmen e Síria), Gibraltar (Argélia) e o Estreito de Málaca e o Mar da China (Vietnã e Camboja).

É difícil aquilatar-se o verdadeiro grau de influência exercida sobre esses países, mas a simples possibilidade de utilização militar de portos e bases em seu litoral é sumamente inquietante, especialmente se for ponderado que o abastecimento de material pesado em grandes quantidades, por via aérea, é hoje uma realidade, tal como o demonstraram as ações militares em Angola e na Etiópia.

Outro aspecto relevante a considerar, no quadro da estratégia naval contemporânea, é a influência das inovações tecnológicas sobre a guerra naval. A moderna tecnologia gerou novas potencialidades que revolucionarão o desenrolar dos conflitos no mar. A par de uma eficácia global maior nos equipamentos convencionais, evidenciam-se como grandes inovações, cujo efeito combinado sobre as operações navais ainda não pode ser avaliado precisamente:

- os recursos modernos de detecção, inclusive por satélites;
- o armamento nuclear tático;
- a propulsão nuclear;
- os mísseis anti-navio de longo alcance;
- as armas guiadas com precisão; e
- a ampliação das possibilidades da aviação baseada em terra.

Até a II Guerra Mundial, os navios ocultavam-se na vastidão dos oceanos e quando eventualmente localizados, somente podiam ser hostilizados por navios de superfície, submarinos e aviões com possibilidades operativas limitadas e, dotados de armas imprecisas e de alcance relativamente curto. Na atualidade e nos conflitos futuros, os satélites, a aviação de reconhecimento de longo raio de ação, sensores sofisticados e recursos de computação poderão acompanhá-los continuamente; navios, submarinos nucleares e aviões supersônicos de alcance intercontinental terão condições de interceptá-los e atacá-los, a distâncias de dezenas ou mesmo centenas de milhas, com armas dotadas de alta probabilidade de acerto. Se a importância do alvo o justificar, artefatos nucleares táticos poderão ser empregados, sem que necessariamente promovam a escalada do conflito para um nível nuclear generalizado, porquanto serão usados em águas internacionais, longe dos centros urbanos e objetivos militares em terra.

A enorme gama de possibilidades dos armamentos já existentes e o contínuo aparecimento de novas armas confundem os estrategistas e não lhes permitem



uma percepção correta de suas conseqüências nos futuros conflitos no mar. No que pese a utilização intensiva de métodos analíticos de avaliação e de complexos equipamentos de simulação, do mesmo modo que o verdadeiro valor do navio-aeródromo só foi comprovado nas batalhas aeronavais da II Guerra Mundial, o efetivo valor dos modernos armamentos só será estimado precisamente com a eclosão de um grande conflito.

A imprecisão dos conhecimentos sobre a real eficácia do material bélico moderno, em confronto com os engenhos similares produzidos pelo inimigo, redonda em dificuldades adicionais para os estrategistas contemporâneos, já assoberbados com as complexidades e incertezas da situação internacional.

### Projeção da maritimidade brasileira sobre a estratégia nacional

No turvo panorama do mundo nesse final de século, não é fácil posicionar o Brasil e concluir objetivamente sobre a influência de sua maritimidade na estratégia nacional. Apesar das dificuldades atuais, geradas em grande parte pelo problema energético, nosso País é um dos mais viáveis do mundo atual e suas potencialidades, se bem aproveitadas, permitir-lhe-ão projetar-se com considerável expressão na comunidade internacional.

Tudo leva a deduzir que, com o crescimento exagerado de sua população, um dinâmico processo de industrialização e o aproveitamento célere de seus recursos naturais, o Brasil necessitará continuar ampliando e diversificando ao máximo as trocas comerciais com o exterior. O desenvolvimento crescente do comércio exterior exigirá a expansão correspondente das atividades marítimas, única forma de viabilizá-lo. Os sucessivos planos governamentais de construção de navios mercantes refletem essa tendência incontornável e irreversível. Embora o fluxo de navios nas rotas principais por nós utilizadas deva provavelmente manter sua proporcionalidade relativa, novas rotas secundárias serão usadas, na medida em que as exportações se ampliem e diversifiquem. Algumas alterações sensíveis poderão ocorrer, como, por exemplo, uma alteração nas áreas supridoras de petróleo ou, mesmo, sua substituição parcial por fontes alternativas de energia. É possível também que, com o revigorecimento da ALALC e a melhoria das vias interiores, a quase insignificante participação do comércio intracontinental venha a assumir uma posição mais destacada. Contudo, nada na presente conjuntura permite antever um decréscimo da dependência das vias de comunicação marítimas. Ao contrário, a necessidade de intensificar as trocas de mercadorias, faz prever que o tráfego marítimo cresça, provavelmente em ritmo no mínimo comparável ao dos últimos anos.

Também quanto à exploração dos recursos do fundo do mar, particularmente o petróleo, nossas atividades marítimas deverão aumentar e, a não ser que, numa imprevisível reversão das expectativas, descubram-se vultosas jazidas em terra,



a dependência marítima desse produto tornar-se-á ainda maior, pelo decréscimo gradativo da produção terrestre e pelo pleno desenvolvimento dos campos submarinos, já conhecidos ou a descobrir.

Não é portanto admissível, nos próximos anos, qualquer redução relativa das atividades marítimas do País. Os prognósticos sensatos indicam, ao contrário, sua permanente intensificação e qualquer estudo estratégico envolvendo o relacionamento internacional do Brasil deverá considerá-la como premissa básica.

As múltiplas crises que se esboçam no mundo certamente nos atingirão, em maior ou menor grau, mas não pode ser previsto, na conjuntura presente, de que eventuais conflitos seremos compelidos a participar.

No âmbito latino-americano, não se configuram divergências ou animosidades suficientemente graves para justificar a eclosão de guerras envolvendo o Brasil. Consideramos nossas fronteiras plenamente consolidadas e excluimos de nossos objetivos nacionais qualquer intenção de expandi-las, não existindo também divergências sobre limites com os países vizinhos ou outras questões de vulto, que levem à previsão de conflitos armados prováveis. Conseqüentemente, em termos estritamente sul-americanos, qualquer cenário de guerra incluindo o Brasil apresenta baixa probabilidade de ocorrência.

Na área extracontinental, o nosso relacionamento com as demais nações não justifica também, na conjuntura presente, a previsão de conflitos, exceto se o País a eles for conduzido em decorrência de compromissos internacionais ou deles vier a participar por envolvimento inevitável, o que, como antes procuramos acentuar, seria uma conseqüência provável de um grande conflito Leste-Oeste. No que pesem as conseqüências apocalípticas de sua concretização, estrategistas há que admitem sua ocorrência; pelo menos, existem indicações fidedignas de que os soviéticos e chineses crêem em sua possibilidade e para ela se preparam cuidadosamente.

Um cenário não totalmente improvável seria uma acentuada deterioração da situação no Caribe, que exigisse a participação de países americanos, por direito de defesa ou fidelidade ao TIAR. Embora, nos últimos anos, o relacionamento dos EUA com os demais participantes do Tratado tenha sofrido indistigível arrefecimento, não pode ser desprezada a hipótese de ações bélicas localizadas, se os métodos de "intervenção consentida", vigentes na África, forem transplantados para o solo americano.

Em quaisquer dessas hipóteses de conflito, a participação naval do Brasil, seria muito provavelmente necessária e nossos interesses no mar poderiam vir a ser seriamente afetados. Na eventualidade de um grande conflito entre Blocos, eles certamente o seriam de forma muito intensa e com grande risco para a Nação.

No caso brasileiro, a inexistência de hipóteses de guerra com elevada probabilidade de ocorrência e a conseqüente indefinição dos possíveis inimigos acarreta, para o planejamento estratégico nacional, dificuldades de vulto quanto à caracterização das ações navais mais prováveis e a seleção dos meios necessários. Os nos-



os planejamentos estratégicos são obstaculizados, ainda, pelo custo altíssimo do equipamento bélico moderno, pela mutabilidade devido à sua evolução tecnológica excessivamente rápida e pelo desconhecimento das reais potencialidades dos meios militares à disposição dos eventuais inimigos.

A amplitude dos interesses econômicos do País e o extremo grau de dependência da utilização do tráfego marítimo aconselhariam, como uma medida de prudência, que o Brasil dispusesse de um Poder Naval condizente com essa realidade. Por uma opção política de governo, no entanto, o componente militar do Poder Marítimo brasileiro tem sido mantido em nível modesto e, simultaneamente, foi decidido dar ênfase à expansão do componente civil, particularmente à Marinha Mercante, sem a qual tornar-se-ia inexecutável o desejado ritmo de desenvolvimento nacional. Aceitou-se, assim, um risco calculado, ao se permitir que permaneça assimétrico o Poder Marítimo do País, com base na pressuposta improbabilidade de ocorrência de conflitos no mar, envolvendo o Brasil. O acerto dessa opção, feita certamente sob a influência da índole entranhadamente pacífica da Nação, somente o futuro poderá julgar.

A análise da conjuntura contemporânea e os ensinamentos dos conflitos recentes levaram os pensadores militares brasileiros a reconhecer, para a condução da estratégia naval do País, a existência de múltiplos fatores condicionantes.

As principais idéias neles contidas, podem ser assim resumidas:

- o equilíbrio militar entre as superpotências torna improvável uma guerra generalizada, embora favoreça o aparecimento de crises freqüentes e guerras limitadas periféricas, para as quais as organizações de defesa coletiva atuais não são adequadas;
- o Poder Militar, nas circunstâncias atuais, age precipuamente como fator de dissuasão de natureza política;
- o País apresenta grandes vulnerabilidades no mar, particularmente quanto à dependência de petróleo importado e à concentração de recursos econômicos próximos do litoral ou na margem continental;
- as guerras modernas tendem a ser violentas e rápidas, razão pela qual as Forças Armadas devem manter a capacidade de emprego imediato e eficaz; e
- o despreparo militar é um incentivo à agressão.

Considerando as limitações impostas pela opção governamental e com base nos fatores condicionantes acima sintetizados, o reaparelhamento naval brasileiro vem sendo planejado, programado e executado com o propósito de obterem-se, ainda que em pequeno número, meios flutuantes e aéreos modernos, de emprego flexível, adequados a um cenário de guerra limitada, mas capacitados também para atuação eficaz juntamente com aliados dotados de grande poder naval, na eventualidade de envolvimento numa guerra generalizada.



Deve, entretanto, ficar claramente entendido que tais meios, nas quantidades previstas nos planejamentos em execução, não serão suficientes para prover uma defesa adequada, ou mesmo apenas razoável, de todos os grandes interesses do Brasil no mar, exceto nas condições muito peculiares de um teatro de operações restrito e em ações de natureza limitada.

Na medida em que o País se fortalecer economicamente e a indústria bélica nacional se desenvolver, dever-se-á empenhar um grande esforço para reduzir a considerável margem de risco que prevalecerá nos próximos anos e construir um Poder Naval condizente com nossa dependência do mar.