

Os porta-aviões e o domínio dos mares: estratégia naval contemporânea

Aircraft Carrier and sea rule: contemporary naval strategy

JOÃO FÁBIO BERTONHA*

Meridiano 47 n. 46, jun. 2008 [p. 5 a 7]

Até a Segunda Guerra Mundial, uma grande potência naval se media pelo número e a qualidade dos seus encouraçados. Assim, todas as grandes Marinhas, como a francesa ou a dos Estados Unidos, procuravam reunir o maior número possível desses navios e de suas unidades de apoio, como cruzadores e destróieres. Do mesmo modo, países que procuravam ascender ao domínio dos mares não podiam se furtar a adquiri-los. Foi este o caso da Alemanha pré-1914, que se lançou numa verdadeira corrida com a Inglaterra pela posse da maior frota de encouraçados, e mesmo o de Brasil, Argentina e Chile, que tiveram sua própria corrida naval, em escala menor, no início do século XX.

No decorrer da Segunda Grande Guerra, contudo, a capacidade dos aviões embarcados em porta-aviões de eliminarem, com bombas e torpedos, as grandes frotas de encouraçados, cruzadores e navios menores mudou de vez o cenário da guerra naval. Nos ataques britânicos à frota italiana em Taranto, em 1940, ou no bombardeio japonês em Pearl Harbour, em 1941, esta capacidade ficou evidente e a batalha de Midway, em 1942 – a primeira grande batalha naval na qual as duas frotas não viram uma a outra – é simbólica da transição entre um mundo dominado por encouraçados para outro onde o domínio dos mares se centra na posse de porta-aviões, o que não se modificou até os dias atuais.

O que se alterou, com certeza, foi a capacidade destes navios de combate, cada vez maiores, com mais aviões e armas, e os custos e capacidade industrial e logística para a sua construção e

manutenção. Se, na Segunda Guerra Mundial, era possível construir um porta-aviões leve a partir do casco de um navio mercante, essa possibilidade é muito menor atualmente.

De qualquer modo, a simples verificação de uma listagem dos porta-aviões construídos, em atividade e planejados, disponível em sites como Wikipédia e outros, é um excelente canal para verificarmos as pretensões navais e estratégicas da maioria das potências do planeta e a evolução dessas pretensões no passado, no presente e no futuro.

Em primeiro lugar, temos os países que tiveram algum tipo de contato com porta-aviões, mas que acabaram por abdicar da sua posse. É o caso da Alemanha ou do Japão, cujas experiências com porta-aviões foram suspensas pós-1945 ou de países como Argentina, Canadá e Holanda, que não operam mais porta-aviões há alguns anos.

Temos aqui claramente, no primeiro caso, um reflexo da derrota na Segunda Guerra Mundial, que levou Japão e Alemanha a abdicarem de um papel mais ativo no cenário mundial, e, no segundo, a incapacidade de certos países para dar conta das imensas despesas necessárias para a manutenção de uma força embarcada e/ou a decisão de concentrar os recursos navais em outras missões. No caso argentino, a decisão de não substituir o seu antigo porta-aviões por outro, em 1999, foi quase uma admissão de derrota na tradicional corrida naval com o Brasil.

Temos também o caso de um país que começou a construir, ainda que em caráter embrionário, uma força de porta-aviões que ambicionava disputar

* Professor da Universidade Estadual de Maringá – UEM (fabiobertonha@hotmail.com).

o domínio dos mares com o Ocidente, mas cuja decadência econômica e implosão política levaram o projeto a um final melancólico: a União Soviética. Ela começou a experimentar com porta-aviões e porta-helicópteros de menor capacidade nos anos 70 e estava caminhando para construir modelos mais poderosos quando da ruína do Estado.

Hoje, a sua herdeira, a Rússia, tem apenas um navio deste tipo. É um barco (*Almirante Kuznetsov*) muito superior aos projetos soviéticos anteriores, mas, ainda assim, com capacidade limitada de projeção de poder. Se, nos anos 70 e 80, a URSS imaginou contestar o domínio ocidental nos mares, a Rússia, hoje, não tem mais esta pretensão, o que se reflete na renúncia, ao menos por agora, a uma grande força aeronaval.

Certas potências emergentes, até por desejarem uma maior participação nos assuntos mundiais e saberem da importância de alguma capacidade de projeção de poder nos oceanos para dar sustentação a esta, já estão experimentando, há algum tempo, com porta-aviões. É o caso de Brasil, Índia e China.

No caso brasileiro, a compra de um porta-aviões, nos anos 50, foi mais uma questão de política interna do que outra coisa. A decisão, contudo, de substituí-lo por um mais moderno, em 2000, talvez reflita as crescentes aspirações internacionais do país. É claro que a compra do atual *São Paulo* também atendeu a interesses corporativos da Marinha. Também está claro que a capacidade de projeção de poder que o Brasil dispõe com seu porta-aviões – que tem antigos caças A-4; eletrônica, em geral, ultrapassada e pouca, ou nenhuma, capacidade de ação longe das costas brasileiras – é, com certeza, mínima ou nula. Mas o simples fato de o Brasil ser um dos poucos países a dispor de uma aviação embarcada – e o único na América Latina – talvez indique algum desejo de maior projeção internacional.

No caso indiano, sua Marinha opera antigos porta-aviões desde os anos 60 e ela adquiriu um modelo ex-soviético em 1997. Mais importante, contudo, é que ela encomendou duas unidades da classe *Vikrant*, de quase 40 mil toneladas, para entrada em serviço nos próximos anos. Aqui, parece evidente o esforço de dotar o país de capacidade real

de projeção de poder, ao menos no oceano Índico.

A China ainda não está construindo uma força real de porta-aviões, até porque isto, provavelmente, geraria imensa desconfiança por parte dos Estados Unidos, o que não interessa a Pequim no momento. Mas o fato de eles terem adquirido cascos de antigos porta-aviões soviéticos da Rússia e da Ucrânia para desmonte e estudo (depois de que se tornaram, curiosamente, atrações turísticas) indica que eles sabem que suas pretensões de grande potência demandarão, no futuro, uma marinha oceânica e que esta só será viável com uma forte aviação embarcada, pelo que eles parecem estar interessados em acumular *know-how* sobre o assunto.

Antigas potências europeias também parecem estar procurando alternativas para recuperar alguma capacidade de projeção oceânica, mas tentando dar conta das realidades financeiras e econômicas. Itália e Espanha, por exemplo, após experiências com porta-aviões leves, normalmente com aviões de decolagem vertical e helicópteros, estão agora construindo navios um pouco maiores e com maior capacidade. A Austrália também parece retomar este caminho. Estes países não têm os recursos para construir grandes porta-aviões, mas o fato de procurarem adquirir unidades um pouco maiores é um reconhecimento de que elas são necessárias para as ambições internacionais de seus países.

Ninguém parece ter entendido melhor esta lição, contudo, do que França e Inglaterra. A França, sempre desejosa de garantir o seu espaço no cenário internacional, tem operado com porta-aviões convencionais desde 1945 e, em 2001, com o *Charles de Gaulle*, passou a contar com o maior porta-aviões convencional que não pertence à Marinha dos EUA. Ainda que seja um barco pequeno perto dos gigantes americanos, é imenso frente aos pequenos porta-aviões dos outros países da Europa, num sinal claro das ambições da França no terreno naval.

Outro país europeu que reconheceu que a posse de pequenos porta-aviões com meia dúzia de aeronaves de decolagem vertical pode ser útil em alguns casos (como quando da Guerra das Malvinas), mas que é insuficiente para sustentar uma

real política de projeção de poder foi a Inglaterra. País com tradição naval conhecida e que operou uma forte aviação embarcada por todo o século XX, o governo inglês havia optado, nas últimas décadas, por renunciar aos porta-aviões convencionais em favor dos menores e mais baratos. Hoje, contudo, o governo inglês planeja a construção de duas unidades dos gigantes da classe *Queen Elisabeth*, que, quando em serviço, voltarão a dar à *Royal Navy* uma real capacidade oceânica.

A grande senhora dos oceanos, contudo, é ainda a Marinha dos Estados Unidos. Com seus doze super porta-aviões, quase todos da classe Nimitz, e seus grupos de batalha, sua capacidade de controle dos oceanos é insuperável. O mesmo número de navios de desembarque anfíbio e controle de área marítima, das classes Wasp e Tarawa, com mais ou menos o mesmo tamanho e a mesma combinação de aeronaves de decolagem vertical e helicópteros dos novos porta-aviões leves europeus, garante ainda maior capacidade de projeção de poder.

Com a construção de mais um porta-aviões da classe Nimitz e outro da classe Wasp e a projetada entrada em serviço da classe Gerald Ford (ainda maior e mais poderosa), a Marinha dos EUA procura garantir o controle dos oceanos ainda por muitas

décadas no futuro. Dada a imensa superioridade dos seus porta-aviões e de sua Marinha em geral sobre todos os outros, parece provável que os esforços americanos serão bem sucedidos. Se os EUA continuarão a ser o centro do sistema internacional nos anos a seguir, é ponto em aberto, mas seu controle dos oceanos é um excelente ativo a favor desta pretensão.

Recebido em 12/07/2008

Aprovado em 16/07/2008

Palavras-chaves: Estados Unidos; forças armadas; guerra naval

Key words: *United States; armed forces; naval warfare*

Resumo: O artigo trata do poderio naval contemporâneo, tendo por referência o número de porta-aviões. Compara a capacidade de várias marinhas em todo o mundo, inclusive o Brasil.

Abstract: *The article deals with the contemporary naval power taking as reference the number of aircraft carriers. It compares the capacity of several navies in the world including the Brazilian one.*

